
ИЮЛЬ 2004
ИЗДАЕТСЯ С 1991
МОТО
ИЗДАТЕЛЬСТВО
За рулем
ТРЮК ПО-РУССКИ
BENELLI TNT:
БРАТ ДИНАМИТА
ЧОППЕРНАЯ
ЭМИГРАЦИЯ
СВИРЕПАЯ
ГИДРА
SEA-DOO
ТЕСТЫ:
BENELLI
TNT 1130
MV AGUSTA
F4 1000 S
YAMAHA
XJR1300
APRILIA
Scarabeo 500
ЭКСКЛЮЗИВ-ТЕСТ
АКУЛА F4 1000 S
MV AGUSTA
CATHCART
ТИЗ,
МЕЧТА
ДЕДОВ
1937
ПЛАНКА
КОМФОРТА
НАШ ПАРЕНЬ
НА SILVERSTONE
Б/У СКУТЕР
БРАТЬ? НЕ БРАТЬ?
ISSN 0869-5628
07
9 770869 562049



панавто
официальный дистрибьютор YAMAHA в России
Мототехника Yamaha. Модели 2004 года
YAMAHA
R1
EXUP DELTABOX V
С 2004 года оснащается инерционным наддувом. Мощность — 172 л.с.
YAMAHA
Лучший мотоцикл 2004 года.
Одежда Spidi, UFO
обувь Sidi
Москва, 2-я Звенигородская, 13, метро «Улица 1905 года»
Мотосалон: 780-5555, 974-62-68. Сервис, запчасти: 974-79-68. Одежда, аксессуары: 974-13-22
Информация о дилерской сети на www.panavto.ru
ДП ПАНАВТО – официальный дистрибьютор YAMAHA в Украине
01001, Украина, Киев, пр-т Героев Сталинграда, 10 «А», корпус 5, тел./факс: +380/44/ 230-89-89
Мотосалон: Киев, Кольцевая дорога, 22. т/ф.: +380/44/494-31-44

Журнал МОТО
№07 (142)/2004
Издается с 1991 г.
Учредитель – ОАО «За рулем»

«МОТО» magazine
№07 (142)/2004
Issued since 1991 by «Za Ruliom» Publishing House

Тираж номера
Circulation
85 000 экз.


Сертифицирован Национальной тиражной службой России
The circulation is certified by the National Circulation Service

Генеральный директор ОАО «За рулем»
Валерий ПУШКОВ
Главный редактор
Максим ЮРЧЕНКО
Editor-in-Chief
Maxim YURCHENKO
Зам. главного редактора
Дмитрий ЮДИН

Наука, техника, информация
Александр ВОРОНЦОВ (зав. отделом)
Испытания
Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ
Безопасность, туризм, спорт
Иван КСЕНОФОНТОВ (зав. отделом)
Николай САМАРИН
Эксплуатация, экспертиза
Борис ДАХНОВСКИЙ
Отдел мотоциклетной жизни
Лев ГАРЯЕВ
Татьяна КОДАЧЕНКО
Оформление
Сурияна ВОЛКОВА (зав. отделом)
Наталия ДОЛГАЯ (дизайн)
Лидия ЛАЗАРЕВА (верстка)
Корректура
Татьяна КАРАГОДИНА
Перевод
Татьяна КОДАЧЕНКО
Реализация журнала
Антонина ДИРИЧЕВА
тел.: (095) 267-30-65, (095) 267-64-93

Цветоделение
Дизайн-центр «За рулем»
тел. (095) 978-21-91; факс (095) 250-26-41

Рекламное бюро «За рулем»
Семен ШАДРИН
тел. (095) 961-11-55
Александр МУХИН
тел. (095) 961-11-50

Журнал зарегистрирован 01.06.93 г.
Комитетом РФ по печати, рег. №0110725
Выходит один раз в месяц.
Формат 207Х270.
Отпечатано в типографии G. Canale (Италия) компанией OTA LLC.

Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 (Address: 10, Seliverstov per., Moscow 107045, Russia). Тел. (Tel.): (095) 207-33-49, телефакс (fax): (095) 737-41-92;
E-mail: moto@zr.ru, http://www.moto.zr.ru.


Цена журнала по каталогу «Роспечати» – 24 руб., розничная цена – свободная.
Подписка – во всех отделениях связи СНГ.
Подписной индекс по каталогу «Роспечати»: на полгода – 70594, на год – 72391.

Вниманию авторов! Для начисления авторского гонорара необходимо указать ваши ФИО, почтовый адрес (с индексом), паспортные данные (серия, номер, кем и когда выдан), ИНН, номер свидетельства пенсионного страхования, дату и место рождения, номер телефона.

В НОМЕРЕ:



ТЕХНИКА

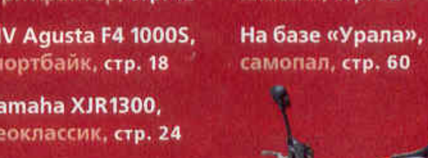
РЫНОК

МОТОКЛУБ



РЕМЗОНА

СПОРТ



МОДЕЛИ:



«НОЧНЫМ ВОЛКАМ» 15 лет



Старейший мотоклуб России, столичный Night Wolves MG – «Ночные волки» отметил 15-летие. Отпраздновали с размахом. От ворот байк-центра «Волков» стартовала колонна байкеров, в ней, кроме москвичей, множество гостей из других городов и из-за рубежа. Маршрут – по памятным местам столицы, с которыми связана история клуба. Первая остановка в районе метро «Сокол» – здесь когда-то располагался клуб Sexton (теперь он на территории байк-центра). Группа «Монгол Шуудан» дала акустический концерт, толпа дружно подпевала. Жители близлежащих домов взирали из окон, но не роптали, а «колбасились» вместе с байкерами... Далее – на Патриаршьи пруды, к кафе «Маргарита», месту былых тусовок. Отсюда направились на Смотровую площадку Воробьевых гор, или просто Смотровую – святейшее место для московских мотоциклистов всех времен. Здесь, уже глубокой ночью, стант-рейдеры устроили показательные выступления.

Объехали, сколько смогли. Но памятные места для членов клуба и тех, кто близок им по духу, не только в Москве – по всей России: NW сумел создать свои подразделения во многих городах, в том числе за рубежом. Не везде их принимали «на ура» – «Ночные волки» одним нравятся, другим не во всем (впрочем, они и не стремятся нравиться всем). Но факт остается фактом: ста-



рейший мотоклуб за 15 лет внес в байкерскую (и не только) культуру России огромный вклад – пронес сквозь времена поголовного совкового ханжества дух вольного байкерства, раскрепощенности, остался верным своему мировосприятию и стилю жизни тогда, когда молодежь пытались гнуть и строить на общей доске всенародного «одобрям-с», когда слово «байкер» (а в известную эпоху – «рокер») считалось ругательным. Грандиозный даже по европейским меркам байк-центр «Ночных волков» – это дом не только «для себя», но для каждого мотоциклиста, и надо в полной мере оценить, каких усилий стоило создать этот комплекс… Вряд ли кто-то сможет сделать для байкеров больше, чем они.

…А на следующий вечер стойкие наши байкеры съехались в байк-



центр NW, где состоялось праздничное шоу с пивом и музыкой. На сцене «зажигали» «Монгол Шуудан», «Ва-Банкъ» и другие известные музыканты – друзья «Волков». Кульминацией праздника стало выступление бессменного лидера клуба, а впрочем всех байкеров России – Хирурга. Он был истинным хозяином – представил гостей, членов региональных подразделений, отдал должное их вкладу в развитие мотодвижения страны.

Феерическое именинное шоу и всеобщий «расколбас» в байк-центре еще раз доказали, что «Ночные волки» умеют устраивать праздник для себя и других. На все сто!

СПОРТБАЙК НАДЗЕМНОГО ПОЛЕТА

Компания BMW впервые обнародовала фото ультраспортивного байка, который дебютирует нынешней осенью на мотосалоне в Мюнхене. Модель под индексом K1200S порывает с прежними канонами: ее 4-цилиндровый двигатель установлен в раме поперек! Впрочем, инженеры концерна оставили в машине толику баварских традиций, а также постарались максимально отдалиться от облика «стандартного японского мотоцикла». Так, блок цилиндров установлен под большим наклоном – 55 градусов к вертикали, что обеспечивает очень низкое расположение центра тяжести и идеальную развесовку 50/50%. Силовой агрегат рабочим объемом 1157 см³ развивает мощность «более 160 л.с.», коробка передач находится в едином блоке с двигателем. Еще один сюрприз – передняя вилка системы Hossack, она отчасти напоминает популярные 70 лет назад параллелограммные вилки, хотя с таким же основанием ее можно сравнивать с новейшими автомобильными подвесками. По утверждению представителей BMW, подвески – с электронными регулировками, а интегральная тормозная система оснащена АБС. Несколько смущают такие нехарактерные для спортбайка черты, как растянутая база и привод на заднее колесо карданным валом. Но те, кому удалось «порулить» новым «биммером», просто в восторге – они утверждают, что управляется он с легкостью велосипеда. Компания уже открыла сайт www.face-the-power.com, который подогревает интерес к сенсационному дебютанту.



Фото BMW и Solo Moto

Из недр концерна просочилась также еще не проверенная информация о том, что кипит работа над новым мегаскутером. Новинка будет вооружена 2-цилиндровым оппозитным двигателем рабочим объемом 400 или 600, а по некоторым данным даже 1000 см³. Но уже не будет «крыши», погубившей прежнюю попытку BMW внедриться на рынок скутеров с моделью C1.

БЕДЖИО УХОДИТ

Ивано Беджио, «человек, который создал Aprilia» (до того, как Ивано возглавил в 1968 году созданную своим отцом компанию, она представляла собой третьестепенного производителя велосипедов), уходит со своего поста. Его отставка – одно из условий, которые выдвинул пул из семи итальянских банков, предоставивший средства для спасения концерна. Aprilia оказалась в сложном положении из-за обвального падения спроса на скутеры на итальянском рынке. В прошлом году убытки составили 43,1 миллиона евро. Нехватка средств привела к тому, что в конце апреля сборочные конвейеры практически остановились.

Бразды правления Aprilia из рук Беджио принимает Кандидо Фоис, ранее работавший профессором коммерческого права в университете Падуи. Официальный пресс-релиз концерна излучает показной оптимизм: все хорошо, конвейеры заработали в полную мощь, мы получили необходимые 30 миллионов евро и еще 180 миллионов на подходе. Принят план, согласно которому сначала пройдет реорганизация с целью снижения издержек и повышения эффективности работы. Вторая часть плана – привлечение инвесторов с целью «поддержки роста престижных брендов Aprilia, Moto Guzzi и Laverda». Между тем компания Ducati опубликовала официальный (!) релиз: она совсем не прочь прикупить марку Moto Guzzi. Подождем развития ситуации.



Ивано БЕДЖИО

Фото Motociclismo

POLARIS НЕ ПРОКОЛЕТСЯ

10,3 миллиона долларов – стоимость контракта, который корпорация Polaris подписала с министерством обороны США.



Фото Polaris

Сделка предусматривает поставку в течение ближайших пяти лет 700 мотовездеходов моделей Sportsman 700 и Sportsman 6x6. От «цивильных» вариантов «боевые» ATV отличаются не только окраской: у них усилены подвески, вдвое увеличена грузоподъемность, установлены бензобаки большего объема и лебедки – спереди и сзади. Кроме того, в оснащение машин вошли фары инфракрасного света для скрытного ночного передвижения и не боящиеся проколов шины. Военные заключили контракт после того, как убедились в эффективности использования ATV в боевых действиях в Афганистане и Ираке.

ОТТОЧЕННАЯ КАТАНА

Японцы уважают вечные ценности, в число которых попали и некоторые мотоциклы – например, Honda CB750 и Suzuki GSX1100S Katana. Вот за последнюю и взялась легендарная тюнинговая компания Yoshimura. Можно сказать, что катану (самурайский меч) перековали заново. Сравните: вместо «стоковых» 95 л. с. на 241 кг сухой массы – 150 л.с. и всего 197 кг! Результат достоин восхищения, – так и поработать для его достижения пришлось немало. У мотоцикла форсированный двигатель (кованые поршни, специальные карбюраторы, расточка цилиндров, доводка головки), модифицированная рама, новый маятник задней подвески, усиленные тормоза. А еще – широко использованы дорогие современные материалы: крышки двигателя из магния, выпускная система из титана, фрагменты облицовки из углепластика. Хотел бы я посмотреть, что получится, когда Yoshimura возьмется за скутеры!



Фото Yoshimura

ЧОППЕР ДЛЯ ПОБЕДИТЕЛЯ

Индианаполис – святое для каждого поклонника автоспорта место: вот уже 93 года в этом городе проводится «главная американская» гонка. Даже кастомайзеры здесь необычные: ведь они сызмала обучены возиться с гоночными моторами. Основанная год назад компания Indy Choppers свой первый байк обещала победителю автогонок этого года. Простые же смертные числом 100 человек – именно столько мотоциклов планирует выпустить фирма «для затравки» – получат машины с автографами и чемпиона, и хозяина гоночного трека Тони Джорджа. Впрочем, достоинства чоппера этим не исчерпываются – не забывайте, что его создатели собаку съели на «пришпоривании» всяческих рэйсеров и дрегстеров. V-образная «двойка» рабочим объемом 2410 см³ выдает 170 л. с., причем на заднем колесе! Рама сварена из хром-молибденовой стали, а в узлах подвески и тормозной системы использованы такие же компоненты, как на гоночных автомобилях. Хотите верьте, хотите нет, но заявленная изготовителями максимальная скорость байка – «более 200 миль в час», то есть более 320 км/ч! И за все про все – какие-то жалкие 75 000 долларов. Кстати, компания (ее сайт www.indychoppers.com) ищет дилера в России. Найдутся смельчаки?



Фото Indy Choppers

КОГДА КУСОК ЛАКОМ

Фанаты имеют право узнать сенсацию первыми! На всемирном слете поклонников Ducati – World Ducati Week – президент компании Федерико Миноли объявил о проекте выпуска серийной реплики Desmosedici RR (гоночного мотоцикла «Гран-при»). Публика увидела прототип мотора: V-образная (или, как любят говорить посвященные, L-образная, поскольку передние цилиндры расположены почти горизонтально) «четверка» рабочим объемом 989 см³, с «фирменным» десмодромным приводом клапанов и 4-клапанными головками цилиндров (кстати, загадочное слово «sedici» в названии байка переводится как «16» – это общее число клапанов). И конструктивно, и по используемым материалам (клапаны и шатуны из титана, крышки силового агрегата из магния) двигатель подобен тому, что стоит на «боевых» машинах Бэйлисса и Капиросси. Коробка передач – кассетного типа, ее можно целиком вынуть из картера. Миноли заверил, что и ходовая часть сохранит традиционную для Ducati пространственную раму-клетку. Дизайн углепластикового обтекателя разработает Алан Дженкинс, специалист по аэродинамике гоночных мотоциклов.

Представляя новый проект, Миноли особо акцентировал внимание на чрезвычайную эксклюзивность будущих мотоциклов: «Мы будем делать не больше одной машины в день, собирать их со всей скрупулезностью и экстраординарным мастерством наших специалистов». Цена эксклюзива – 50 000 евро. Интересно, что приоритет при заказе получат владельцы модели 999R. Серийная версия мотоцикла будет представлена ровно через два года, опять же на World Ducati Week.



Фото Ducati

Как же любят производители интриговать эксклюзивами! Как говаривал Аркадий Райкин: «Пусть все будет, но пусть чего-нибудь да не хватает!» Лакомый кусок только тогда лаком, когда дефицитен.

ДАЕШЬ АРКТИЧЕСКИЙ МОТОР!

Американская корпорация Arctic Cat, производитель всемирно известных снегоходов, а с недавних пор – и мотовездеходов, объявила о рекордных прибылях в 2004 отчетном году (который закончился – капризы фискальных календарей! – уже 31 марта). Общий объем продаж – 649,6 миллионов долларов, на 13% больше, чем в прошлом году. Причем впервые продажи мотовездеходов, увеличившиеся на 26%, превысили сбыт снегоходов. Видимо, этот успех вдохновил компанию на разработку собственных двигателей для ATV (ранее она закупала силовые агрегаты у Suzuki и Kawasaki). Первенец – мотор под индексом 650H1, 650-кубовый (что уж мелочиться!) агрегат для мощных мотовездеходов спортивно-утилитарного назначения. Разработка длилась три года, и для его производства выстроен новый завод.



Фото Arctic Cat

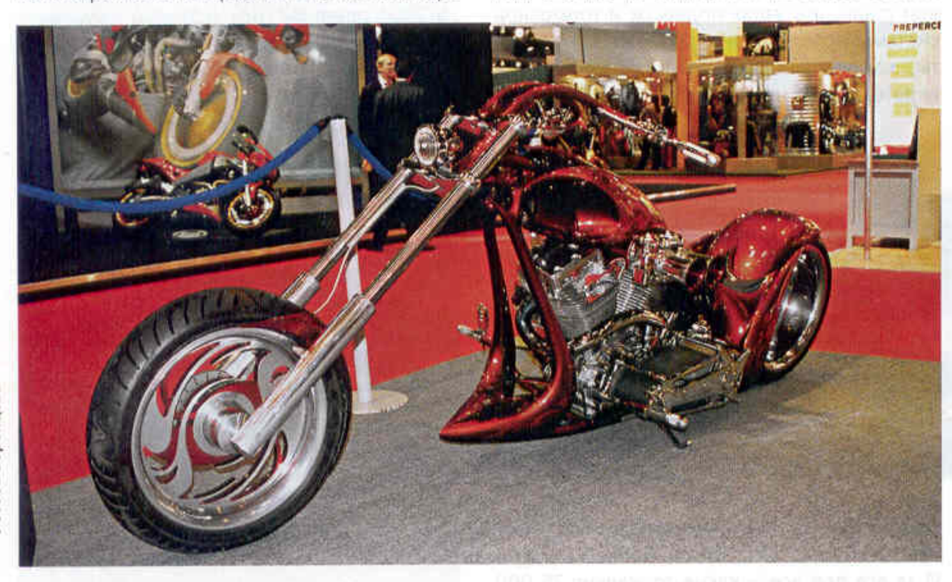
«РАСТУЩИЙ» КОСТЮМ

У родителей, купивших своему чаду двухколесный аппарат, появляется новая головная боль: как максимально защитить кровиночку при неизбежных падениях? Готовы раскошелиться на качественную экипировку, но ведь дитятко растет «не по дням, а по часам». Специалисты компании BMW разработали «растущие» куртку и брюки Stoke Suit. В рукава и штанины вшиты молнии, позволяющие «увеличивать» размер одежды на 4 см. Костюм изготовлен из новейших синтетических тканей с мембраной Z-liner. Места, сильнее всего страдающие при падении: плечи, локти, колени и спина дополнительно защищены системой BMW ProSafe Kid, амортизирующей удары. Широкие светоотражающие полоски сделают юного гонщика заметным на дороге. Стоимость куртки – $120, штанов – $75.

Фото BMW

КТО ВСЕХ КРУЧЕ В МИРЕ?

Овеяны славой известные конкурсы кастомайзеров – на американской Daytona Bike Week, заокеанское же Rats Hole Show, а европейское AMD ProShow собирает всю элиту байк-строителей в Германии. Но настала пора


Фото А. Воронцова

помериться силами во всемирном масштабе! Организаторами Официального чемпионата мира по кастом-байк-строительству (Official World Championship of Custom Bike Building) выступили компания-производитель мотоаксессуаров Custom Chrome и влиятельный журнал American Motorcycle Dealer. В жюри – журналисты специализированных изданий.

Первый чемпионат пройдет в Калифорнии с 8 по 10 октября этого года. Custom Chrome берет на себя доставку мотоциклов-участников из Европы и обеспечивает призовой фонд в 50 000 долларов, приз победителю – 25 000. Подробности и бланк заявки на сайте www.amdproshow.com.

ПРИЛЕТ «ДРОЗДА» ОТКЛАДЫВАЕТСЯ

Слухи о скорой замене лидера супербайковской гаммы Honda – модели CBR1100XX Super Blackbird («Супер дрозд») будоражат нас не первый год. Достоверно известно, что мотор (его рабочий объем возрастет до 1200 см³) получит систему изменения фаз газораспределения V-TEC. Это будет полноценный V-TEC, как на автомобильных двигателях – с действительным изменением моментов открытия, закрытия и подъема клапанов. Напомним, что современные мотоциклетные системы такого рода, применяемые на некоторых моделях Honda и Suzuki, просто подключают дополнительную пару клапанов в режиме больших оборотов.

Фото Honda

Необходимость отладить систему V-TEC и привела к задержке производства обновленного спортбайка. Еще недавно представители концерна намекали, что его дебют состоится этой осенью в Мюнхене, теперь же называют осень следующего года и Милан.

БЕЗ ЛОГОТИПА НУ НИКАК...

Свершилась маленькая революция в мире видеоигр: появился новый джойстик MS-1, выполненный в виде рукояток руля мотоцикла. Отныне, рассекая виртуальное гоночное пространство, вы сможете чувствовать вибрацию мотора, нажимать рычаги сцепления и тормоза, включать фары. Все как на настоящем мотоцикле (ATV, гидроцикле, снегоходе – кому что ближе). Устройство подключается ко всем современным платформам видеоигр. Джойстик крепится к поверхности присоской или зажимом. Рукоятки руля прорезинены, так что в ответственный момент руки не соскользнут.

Лицензию на выпуск новых джойстиков получила фирма Gemini Industries, подписавшая соответствующее соглашение с компанией Yamaha Motor Corporation. Логотип Yamaha красуется на изящной носовой части джойстика.

ЗНАК: ЛАТВИЯ – В ЕВРОПЕ

Первого мая Латвийская республика стала полноправным членом Европейского Сообщества. И уже 5 мая в Риге прошла церемония выдачи регистрационных номеров нового образца. Их вручал вице-премьер Латвийской республики



Фото А. ПОПОВА

г-н Шлессерс. Он лично привинтил самый первый номерной знак на старейший зарегистрированный в Латвии автомобиль – выпущенный в Риге в 1912 году «Руссо-Балт», принадлежащий Рижскому мотормузею. А первые номера на мотоцикл и мопед (в Латвии теперь регистрируют и малокубатурную технику) достались коллекционеру Алексею Попову, постоянному автору нашего журнала. Техника за «номером один» – латвийский мокик «Фора», всего несколько экземпляров которого выпустил Рижский мотозавод в 1993 году, и Zundapp K500 1993 года.

Тогда же состоялась выставка, посвященная 100-летию начала регистрации транспорта в Латвии. Гости церемонии увидели практически все поколения номерных знаков, самый старый из них был выдан в 1906 году.

В ОРКЕСТРЕ НЕ ХВАТАЕТ «ФЛЕЙТ»

Шведский музыкант Стэффан Моссенмарк сочинил симфонию для... ста мотоциклов Harley-Davidson. Произведение прозвучало на главной площади Стокгольма. Оркестранты в кожаных куртках и темных очках добросовестно играли на «инструментах». Дирижировал автор.

Услышавшие этот музыкальный шедевр специалисты рекомендуют «разбавить» полифонию высокими звуками из «флейт» 125-кубовых 2-тактников.

ПРИ ДЕНЬГАХ

Минувший финансовый год, который у японцев заканчивается 31 марта, принес новые рекорды копилки Honda. Общая прибыль составила около 4,4 миллиарда долларов – почти на 9% больше, чем в предыдущем году. Продажи мотоциклов во всем мире возросли до 9 206 000 экземпляров, рост – почти на 14%. Напомним, нынешний президент концерна Такео Фукуи год назад обещал к 2005 году поднять производство мотоциклов до 11 миллионов единиц.

ВОСЕМЬ КУСКОВ ВЫСОКОЙ МОДЫ

Итальянские кутюрье чаще обращаются к такому «аксессуару» моды, как мотоцикл. Вот и Ларусмиани, гуру мужской элегантности, сподобился. В партнеры он избрал компанию Ghezzi-Brian, специалистов по тюнингу Moto Guzzi. Творческий дуэт изготовит всего восемь байков с суровым мужским именем – все они будут называться «Отто». Решенные в изысканной жемчужно-серой гамме, мотоциклы, вооруженные 1100-кубовой V-образной «двойкой» мощностью 90 л.с., отличаются широким использованием такого «ювелирного» (по крайней мере, по цене) материала, как титан. Из его сплавов изготовлены задний подрамник, многочисленные кронштейны и тяги, а также пробка бензобака. Кованные алюминиевые колеса на 8 кг легче традиционных. Для будущих обладателей этих байков, а также для посетителей своего фирменного бутика Ларусмиани разработал также гамму одежды «Шикарный байкер».


Фото Ghezzi-Brian

САМЫЙ ЗЛОЙ «ПОЛТИННИК»

Испанской компании Derbi удалось заполучить в свои ряды топ-конструктора Клауса Ненневитца, прославившегося проектированием 1000-кубовых спортбайков Aprilia. Увы, в мотоциклетной гамме испанцев пока моторы куда более скромного рабочего объема. И первым проектом Клауса на новом месте стала модернизация мини-спортбайка GPR50, получившего по этому поводу приставку Racing. Но уж тут Ненневитц оттянулся вовсю! Как вам понравятся передняя телескопическая вилка перевернутого типа, радиальная передняя тормозная скоба, диагональная алюминиевая рама? И все это на «полтиннике»! А передняя часть мотоцикла подозрительно похожа на внешность новейших Aprilia RSV1000R! В эту бы ходовую – да мотор помощнее! Впрочем, уже ходят слухи о том, что в это шасси Ненневитц имплантирует 250-кубовый силовой агрегат. А там – кто знает? Неужели Piaggio не поделится с дочерней компанией V-образным мотором, разработка которого уже близится к серийному воплощению?


Фото Derbi

ХАЙ-ТЕК ДЛЯ ИНДИИ

Поток новостей из Индии все интенсивнее – похоже, местный мотопром вступил в новый этап развития. Вот и еще одна весточка: подписано лицензионное соглашение между местным концерном Hero Motors и австрийской моторостроительной компанией Bombardier-Rotax. Индийцы будут выпускать новейшие скутерные силовые агрегаты – 125-кубовые, с жидкостным охлаждением и 4-клапанными головками цилиндров. Любопытно, что связи индийского концерна с альпийской страной имеют давние традиции: в свое время Hero Motors – отделение концерна Hero, крупнейшего в мире изготовителя велосипедов, – была создана как раз для производства австрийских мопедов Puch, потомки которых до сих пор составляют основу ее производственной программы.

По сообщениям компаний-производителей, а также CNN, MCN, Motorcyclist, Motociclismo, Solo Moto и корреспондентов «Мото».

Алан КАТКАРТ, Великобритания, фото Киоши НАКАМУРЫ

ВЗРЫВООПАСЕН

BENELLI TNT 1130, стритфайтер

Год выпуска **2004** | Двигатель **1130 см³** | Мощность **135 л. с.** | Масса **199 кг** | Ориентировочная цена **€ 12 900**



Взглянув один раз на новый харизматичный стритфайтер Benelli, разработанный ведущим инженером итальянской компании англичанином Эдрианом Мортоном, сразу можно понять о байке все. Стиль TNT 1130 свеж и самобытен, он послужил импульсом к ряду дизайнерских находок, охвативших итальянскую мотопромышленность. Вычурная внешность мотоцикла говорит – нет, кричит о мощи длинноходного 1130-кубового 3-цилиндрового двигателя, значительно улучшенного, по сравнению с базовым мотором спортбайка Tornado. Судя по уровню технических характеристик, по крайней мере на бумаге, TNT – серьезный байк... Однако выживет ли он на минном поле моторынка?

Руководители Benelli в известной степени рисковали, когда назвали нового члена двухколесного племени «трешек» именем самого известного в мире вида динамита. Я провел эксклюзивные испытания TNT 1130, покатавшись по холмистым районам около базы Benelli Пезаро, и уверяю вас: ожидания мощного взрыва оправдались.

В данном случае TNT означает Tornado Nuda Tre («голая» «трешка» Tornado), а вовсе не «тринитротолуол». Байк бесшабашный, экстремальный, потому и езда на нем уникальна, восхитительна, машина, знаете ли, очередной «мото тотале», как говорят в Италии. Ни одна другая фирма в мире до сих пор не произвела ничего подобного. Даже Triumph со своим своеобразным стритродом Speed Triple, «какие-то» 955 кубов которого – детский лепет по сравнению с Benelli. Triumph Speed Triple выдает «всего» 120 л.с. и крутящий момент 100 Н.м, тогда как «сумасшедший итальянец» способен выжать 135 л.с. и 117 Н.м. Да, имя TNT он оправдывает: ведь новый Benelli – адская машина.

Забраться в седло намного легче, чем на спортбайк Tornado Tre: не надо привставать на цыпочки – сиденье на 50 мм ниже и пропорционально уже. Расположенный сзади радиатор сдвинут вперед, а игривые, но слишком громоздкие двойные выхлопные трубы Tre ликвидированы. Освободившееся место занял круглый глушитель 3-в-1. Он расположен под красивым алюминиевым подрамником. Посадка получается ниже, поэтому на светофорах водитель среднего роста сможет запросто поставить ступни на асфальт.

Посадка в седле прямая, собранная, напоминает скорее посадку на Brutale, чем на Monster. Рукоятки широкого руля из Ergal чуть сдвинуты назад (регулируется только рычаг тормоза). Все это, видимо, «пришло» прямиком из каталога запчастей MV Agusta. Учитывая, что на заре дизайнерской карьеры Эдриан Мортон долго работал в Сан-Марино над Brutale, нет ничего удивительного в сходстве посадок двух байков.

Но сходство на том и заканчивается, едва нажимаешь кнопку стартера Benelli, мотор победоносно ревет! Отчетливее других звучат уникальные нотки мощной тройки, они присущи моторам только этой марки. На высоких оборотах на трассе вступает воодушевляющий гул выхлопной трубы.

Волны крутящего момента льются из мощного мотора, и я лечу по трассе на любых оборотах. Езда на нем разительно отличается от езды на менее мощном Brutale с 750-кубовой четверкой – его мотор надо еще раскрутить, чтобы байк поехал быстро. Benelli же едет безо всяких усилий со стороны водителя.Он буквально срывается с холостых, на высшей передаче полный газ можно открывать с 2000 об/мин, не переключая передачу. Уже с 3000 об/мин (на трети пути к красной зоне) мотор выдает больший крутящий момент – 90 Н.м (по сравнению с максимальным показателем Brutale – 77,5 Н.м на 10 500 об/мин)!

Ладно, нечестно сравнивать TNT с несчастной «четверкой». Возьмем десмокватро Ducati Monster S4R. Думаю, согласитесь, что 95,5 Н.м крутящего момента и 113 л.с. все равно не дотягивают до показателей Benelli. Даже если принять во внимание меньшую сухую массу Monster 193 кг против 199 кг TNT. Кроме того, длинноходная версия мотора Benelli на TNT не грешит скачкообразным приростом мощности и провалами в середине (которые портят короткоходный двигатель спортбайка Tornado).

На бумаге цифры впечатляют. А как байк проявил себя в деле? Поделюсь впечатлениями: плавная кривая крутящего момента делает Benelli невероятно удобным и легким при движении по городу или в плотном транспортном потоке. Можно даже не переключаться с четвертой передачи, а лишь по необходимости добавлять или убирать газ. При этом легко пользоваться сцеплением.



Вся трансмиссия сотворена по стандартам японских мотоциклов, с очень мягким, точным рычагом переключения передач, про который забываешь на любой из трех верхних передач. На таком байке, по-моему, 6-ступенчатая КП – излишество. И четырех хватило бы.

Мотоцикл живо рвется вперед, как только чуть приоткрыл газ от «нуля». Для мокрой трассы даже слишком живо – возникает вероятность, что, даже если очень осторожно прибавить газ при прохождении поворота, заднее колесо сорвется в занос. Конструкторам Benelli, полагаю, следует устранить этот теоретический недочет, перенастроив систему впрыска топлива. Но погожим весенним днем проблем со сцеплением не возникло. Наоборот, большая 190-мм задняя шина Dunlop D207 вцеплялась в трассу на выходе из поворотов, козление превратилось в привычное дело (вспоминаю про кривую момента). Обороты можно увеличивать до ограничения – 9800 об/мин. И если дойти до предела, чтобы насладиться гулом мотора, вибраций все равно не будет. Это благодаря балансирному валу, который здесь работает лучше, чем на «тройке» Tornado.

Здесь TNT означает Tornado Nuda Tre («голая» «трешка» Tornado), а не «тринитротолуол». Но родство со взрывчатым веществом у байка определенно ощущаю.

Когда раскрутил движок до 5000 об/мин, несмотря на ровную характеристику, почувствовал новый подхват. А ведь несся уже со скоростью 130 км/ч на высшей передаче… Чувствую, что хочется и можется еще и еще прибавлять газу. Промежуток между 4000 и 7500 об/мин – самый приятный для езды на TNT. Если надо добраться в какое-то далеко очень быстро, TNT сделает это с убийственным ускорением. Настолько впечатляющим, что на автостраде даже немецкий спорткупе Porsche 996 Carrera быстро превратится в точку (в отражении удивительно эффективных зеркал). Только придется крепко держаться за руль на скорости выше 150 км/ч: из-за урезанного ветрового щитка над красивой читабельной приборной панелью с аналоговым тахометром и цифровым спидометром (прямо скажем, не таким функциональным, как зеркала) при прямой посадке тебя сдувает с седла.

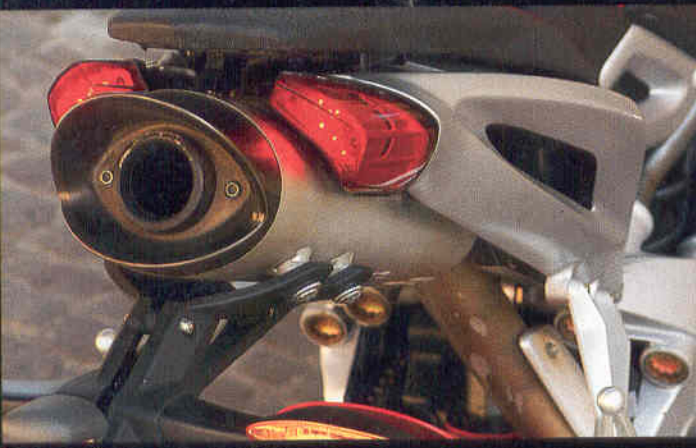
Но это никоим образом не сказывается на устойчивости TNT: даже на 200 км/ч байк едет прямо. И хотя у него нет рулевого демпфера, руль не дергается, если наезжаешь на ухаб в наклонном положении или если попадаешь в завихрения от фуры, которую обгоняешь. Конструкторы Benelli славно поработали, «успокаивая» управление TNT. Не каждый нэйкед ведет себя так хорошо, как этот.

Когда я осматривал мотоцикл перед тестом, обнаружил, что у байка с такими характеристиками совершенно нерегулируемая передняя подвеска, а у заднего амортизатора регулируется только преднатяг пружины (неудобной дистанционной поворотной рукояткой) и демпфирование отбоя. Конструкторы признают,



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

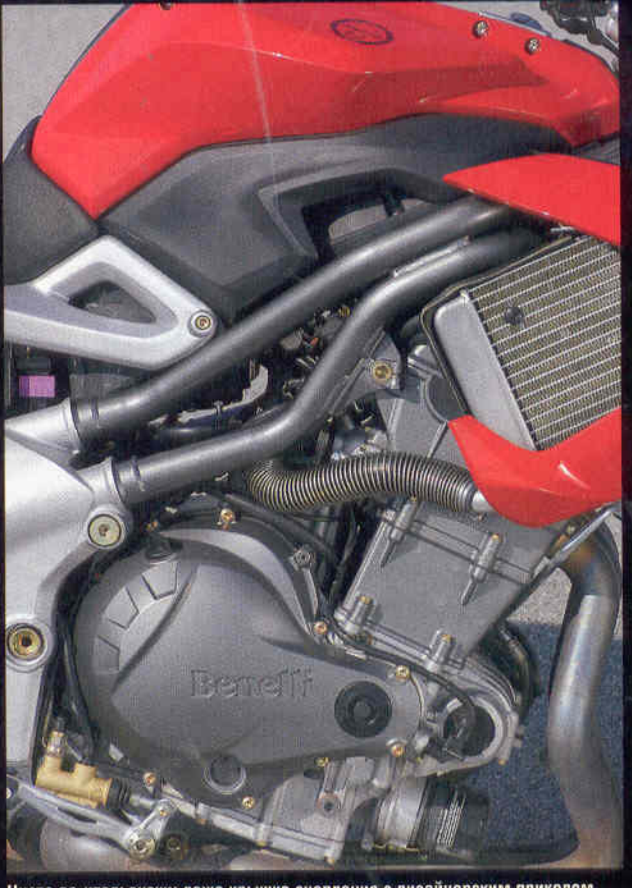
ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	Benelli TNT 1130
Модельный год	2004
Сухая масса, кг	199
База, мм	1419
Высота по седлу, мм	780
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	3-цилиндровый, рядный, 4-тактный
ГРМ	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см^3	1130
Размерность, мм	88/62
Степень сжатия	11,5
Макс. мощность, л.с. при об/мин	135/9250
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	117/6750
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая, кассетного типа
Главная передача	цепью
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	пространственная, открытая, композитная
Передняя вилка	телескопическая, перевернутого типа Marzocchi
Диаметр несущих труб, мм	50
Задняя подвеска	маятниковая, с прогрессивной характеристикой и моноамортизатором
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	2 диска Ø 320 мм, 4-поршневые скобы Brembo
Задний тормоз	диск Ø 240 мм, 2-поршневая скоба Brembo
Передняя шина	120/70-17
Задняя шина	190/50-17



Глушитель 3-в-1 спрятан под седло.



Эксцентриковый регулятор натяжения цепи неожиданно красив.



Чисто по-итальянски: даже крышка сцепления с дизайнерским приколом.

что пошли на это из соображений экономии. Но обещают к каждому байку «кит для улучшения характеристик» (что бы это ни значило), тогда каждый владелец сможет сам выбирать удобные для себя настройки.

В целом, у TNT отличные ездовые показатели, что необычно для такого вычурного внешне куска железа – только Aprilia Tuono может сравниться с ним (даже выразительный зад Monster S4R в сравнении со «взрывчаткой» – ничто). Неожиданно мягко настроенные подвески уверенно работают на неровной дороге и самых жутких ухабах. Надо найти абсолютно раздолбанный участок, чтобы заставить Benelli взмыть в воздух и приземлиться. В обычных условиях эксплуатации подвеска великолепна. Мой приятель по команде Жанлука Галассо, ныне испытатель Benelli, проделал отличную работу, совершенствуя управление TNT. Мягко настроенная вилка не сильно «приседала» при прохождении крутых поворотов, когда тормозная система Brembo выполняла привычную работу – гасила скорость Benelli, а шасси позволяло войти в поворот без лишнего перераспределения веса. Вот где вылезло «неверное», по стандартам нэйкедов, распределение веса 52/48%: при такой развесовочной пропорции передняя шина Dunlop 120/70 надежно «держит» поверхность, когда стараешься сохранить скорость в повороте. И ты уверен, что передняя часть не соскользнет. Этот байк великолепен в прохватах по петляющим горным дорогам, где комбинация большого крутящего момента и легкого управления с надежными тормозами и более чем адекватной подвеской позволит Benelli лететь из поворота в поворот быстрее, чем чему-либо еще на колесах.

12 900 € в Европе за любой байк одного из предложенных цветов – красного, желтого или черного (накиньте еще €500, и вам покрасят аппарат в какой пожелаете цвет), учитывая превосходные технические характеристики и свежий стиль TNT 1130, – нормальная цена по сравнению с 10 900 за Triumph Speed Triple – бестселлер в Италии и единственный прямой конкурент нового 3-цилиндрового стритфайтера.

Мне не стыдно сказать, что в Benelli должны были давно додуматься создать такой байк. Или хотя бы его двигатель. Длинноходный мотор непревзойденного Tornado Tre создаст Benelli базу для производства первого спортбайка с длинноходным двигателем. TNT 1130 еще не совсем то. Но это великолепный байк на каждый день, предтеча грядущего семейства макси-моделей Benelli, куда войдут и спорт-туреры и ультра-Tornado. Мотоцикл воплотил все «бумажные» обещания конструкторов.

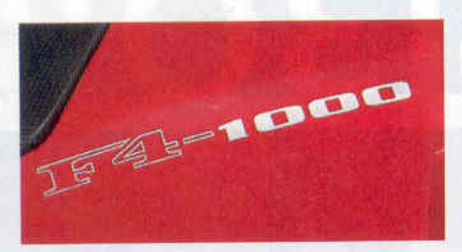

M65
БРОСЬ ВЫЗОВ
СТИХИИ
SIEMENS
Video
Options
M65
SIEMENS
Товар сертифицирован

Алан КАТКАРТ, Великобритания, фото Киоши НАКАМУРЫ

ЧЕЛЮСТИ

MV AGUSTA F4 1000 S, спортбайк

Год выпуска **2004** | Двигатель **998 см³** | Мощность **166 л. с.** | Масса **192 кг** | Макс. скорость **301 км/ч** | Ориентировочная цена **€18 700**



«Стаю» мощных и ужасных 1000-кубовых супербайков нового поколения с Японских островов, бороздящих моря покупательского спроса, пополнила «акула» итальянского происхождения. Казалось бы, куда ей, когда конкуренция между «японцами» и без того жесткая – каждый байк соревнуется на дороге и треках, тягается с соперниками на страницах ведущих мотожурналов. До сего момента про MV Agusta никто и не вспоминал. Но ведь это война хитрости и коварства: последние три года апеннинская фирма «сидела в засаде», готовилась погромче и пострашней напомнить о себе. Новый байк MV Agusta F4 1000 S готов вступить в бой и всколыхнуть воды рынка. Он бросает вызов прочим «хищникам» и уже претендует на лидерство в самом престижном, самом «сытном» секторе моторынка… Вот такое кровожадное начало.

Мне представился шанс одному из первых испытать предсерийную версию MV Mille на горных дорогах и шоссе, прилегающим к заводу в Варезе. А еще намотать несколько кругов по треку «Пирелли». Тест дал ответ на вопрос: удалось ли MV Agusta выпустить байк, созданный «мотомикеланджело» Массимо Тамбурини, который не только выглядит привлекательно, но и по техническим характеристикам круче «японцев»? Смотрите, что получилось…

Как владелец модели MV 750 выпуска 2000 года, я могу сравнить старый и новый байки. На первый взгляд, они одинаковы. Mille отличают только надписи «1000» на корпусах зеркал и по бокам си-

денья. Короче, все равно, что сравнивать Honda CBR600RR и новый супербайк CBR1000RR. 750-ка MV пользуется спросом, но по техническим характеристикам она отличается от 1000-кубового собрата, как день и ночь.

Но по порядку. Перебрасываю ногу через броское – конфигурацией, оформлением – седло MV (под которым красуется «квартет Тамбурини» из четырех глушителей). Усаживаюсь. Есть едва уловимые, но важные изменения в посадке водителя: она намного удобнее, чем раньше в модели-предшественнике, и экстремальнее, чем у любого из четырех японских конкурентов. Даже у Yamaha R1, который, бесспорно, самый гоночный из всех спортбайков. Рукоятки руля MV приподняты, изменен угол их наклона. И больше не надо сильно наклоняться вперед, как прежде, нагружая руки и плечи. Подножки регулируются, и водитель может удобно устроиться на сиденье. «Выпрямленная» посадка не означает, что тебя будет сдувать: новый высокий ветровой щиток, проверенный в аэродинамической трубе университета Сиракуз, защитит даже рослого гонщика на скоростях за 200 км/ч… Все устраивает. Невольно отметил, что стильные зеркала заднего вида по-прежнему бесполезны.

Хотя у F4 более длинноходный мотор, чем у нового R1, он также «любит» высокие обороты и выдает даже большую мощность. А если сравнивать с MV 750, то Mille не только мощнее, но у него и крутящий момент на 50% больше, потому и провоцирует «отжигать». Кстати, в помине нет ступенчатого наращивания мощности, как на «японцах», тогда как этим недостатком страдает даже Honda Fireblade, который ближе всего к MV по техническим характеристикам двигателя. У F4 нет и провала перед отметкой «7000 об/мин». Этого не заметишь на гоночной трассе, зато ощутишь при езде по городу. А итальянский байк, который конструкторы предназначали для трека (почему и использовали в нем шасси гоночной реплики), по параметрам двигателя оказывается очень приятным и удобным для использования в городе. Вот это да…

Хотя Клаудио Кастильони и утверждает, что это «заслуга» радиально расположенных клапанов, я отношу это свойство на счет механических и электронных компонентов двигателя MV 1000 S. Ведь итальянские конструкторы начали использовать системы впрыска на мотоциклах еще 18 лет назад, когда японцы еще и не думали.



Лично убедился, что мотор MV Mille выдает обещанные 166 л. с. Но поразительнее то, как он это делает. Стрелка тахометра (фон белый, предельно читабельный, хотя и не столь выразительный, как желтый на моей 750-кубовой модели) быстро рванула по кругу. Мне почудилось, что сижу на серебристо-красной ракете – настолько ровно растет мощность. Поэтому будущим владельцам советую заранее «перепрограммировать» собственное ощущение скорости, чтобы правильно воспринимать, как быстро байк ускоряется. О скорости «полета» догадываешься по приятному низкому звуку, доносящемуся из воздушного фильт-



Демпфер – в «стандарте».

ра при ускорении с 3000 об/мин, да по реву на высоких оборотах из выхлопных труб. Так способен звучать только итальянский мотоцикл: на Апеннинах все голосистое. Впрочем, вспомнил, что конструкторы Yamaha тоже сумели звуком подчеркнуть мощь R1... Интересно, кто у кого позаимствовал идею?..

Ровное, но напористое увеличение мощности MV с низких оборотов дурманит. Можно ехать на пике мощности (11 750 об/мин), а то и набрать еще тыщенку без ее падения. В минуты будничных прохватов легко обнаружить, что невольно удерживаешь обороты на уровне 10 000. Что неслучайное совпадение: максимальный крутящий момент составляет 109 Н.м на 10 200 об/мин.



Передаточные числа коробки передач очень близкие, как и на MV 750 F4 (приходилось сильно «раскручивать», чтобы выжать приличную мощность). На большем же MV, когда втыкаешь следующую передачу, понимаешь, что снова откатываешься в «заднюю» часть кривой крутящего момента, заново проходишь ее до следующего переключения. А между тем Mille наращивает темп очень быстро. 10 000 оборотов на 5-й передаче дает скорость 220 км/ч. Поэтому вперед, к вершине, и не придется постоянно раскручивать двигатель. На тех же оборотах на 6-й едешь уже на 240 км/ч – достаточно быстро для автобанов без ограничения скорости. А заводскому испытателю Фабрицио Латини удалось выжать на высшей передаче 301 км/ч. Показания зафиксировал спидометр Nardo. Но надо быть, как этот пилот, компактным, чтобы совсем «спрятаться» на мотоцикле и не портить аэродинамику.

Тема максимальной скорости – отвлекающий маневр. Важнее то, насколько MV соответствует городским ездовым условиям. Тут итальянский байк безупречен. Ровный прирост оборотов зачаровывает. На новинке установлен совершенно

новый легкий коленвал, причем превосходно отбалансированный, поэтому ни на каких оборотах не возникает вибраций.

Считается, что управлять первоклассными снарядами вроде Maserati или MV



в городских транспортных потоках – испытание для нервов. Для F4 1000 S это вовсе не испытание: он очень послушно ведет себя на низких скоростях. Неудобство доставляет экстремальная посадка. Хотя она, повторюсь, гармоничнее, чем на моем F4 750.

На низких скоростях мотоцикл прощает мелкие ошибки. Плавно ускоряется при небольших открытиях газа. Но чтобы со светофора сорваться первым, надо хорошо поработать сцеплением и «накрутить» обороты. Электронная система впрыска топлива Marelli настроена так, чтобы заставить (и позволить!) водителя рвать с места, а не застревать на светофоровых «стартах». Сцепление заметно жестче, нежели на модели-предшественнице. Оно и понятно: крутящий момент здорово вырос. На большой скорости или на треке на такой пустяк внимания не обращаешь, зато когда я вечерком попал в Варезе в час пик, «пустяк» доставил немало хлопот.

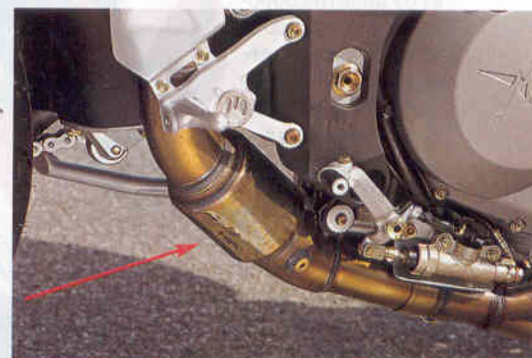
Ездил я в джинсах и сквозь ткань почувствовал, как нагревается правая нога. Полагаю, жар шел от катализатора, расположенного под ногой. Потому кожаные штаны будут необходимы каждому, кто приобретет этот байк.

Если на новой модели сцепление не столь мягкое, то КП однозначно лучше: перещелкивать передачи легче, чем на 750-кубовом байке, хотя в конструктивном отношении механизм переключения не изменился.

Поначалу меня озаботило, что на MV установлена такая же антиблокировочная система торможения двигателем EBS, как на Yamaha M1. Помню ощущения на гоночном байке Карлоса Чеки: на его аппарате я меньше всего думал об этой системе. И забеспокоился, когда пришлось накатом въезжать в поворот

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	MV Agusta F4-1000 S
Модельный год	2004
Сухая масса, кг	192
Габариты, мм	2007/685/–
База, мм	1408
Высота по седлу, мм	810
Вылет, мм	98,5
Объем бензобака/резерв, л	21/4
Макс. скорость, км/ч	301
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	4-цилиндровый, рядный, 4-тактный
ГРМ	DOHC, 4 клапана на цилиндр (радиальное расположение клапанов)
Рабочий объем, $см^3$	998
Размерность, мм	76/55
Степень сжатия	13
Макс. мощность, л.с. при об/мин	166/11750
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	109/10200
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Моторная передача	шестернями
Передаточное число	50/79
Коробка передач	6-ступенчатая, кассетного типа
Передаточные числа (макс. скорость на передаче, км/ч при 12700 об/мин)	I – 13/38 (124,9) II – 16/34 (171,9) III – 18/32 (205,4) IV – 20/30 (243,5) V – 22/29 (277,0) VI – 21/25 (301,0)
Главная передача	цепью
Передаточное число	16/41
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	пространственная, стальная трубчатая
Передняя вилка	телескопическая, картриджная, перевернутого типа, полностью регулируемая
Диаметр несущих труб, мм	50
Ход колеса, мм	118
Задняя подвеска	маятниковая, с прогрессивной характеристикой и полностью регулируемым моноамортизатором
Ход колеса, мм	120
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	2 диска Ø 310 мм, 6-поршневые скобы
Задний тормоз	диск Ø 210 мм, 4-поршневая скоба
Передняя шина	120/70ZR17
Задняя шина	180/55ZR17



Катализатор «жарит» ногу: его температура – свыше 600°.



Очень многопоршневые Nissin.



Фирменная консоль.

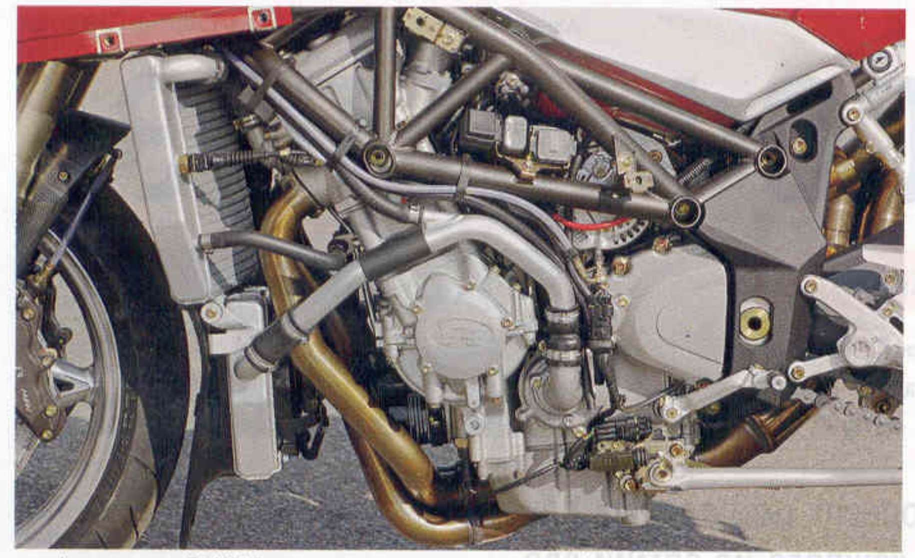
без возможности тормозить двигателем. А гнал тогда под 320 км/ч! Но у F4 все по-другому. На скорости 300 км/ч единственный способ узнать, что на MV Agusta 1000 S стоит система EBS, – заметить, чего байк НЕ делает. Заднее колесо не скачет, даже если очень понадеешься на торможение двигателем. Такое часто случается на моей 750-ке, когда долгие годы десмодромного опыта заставляют интенсивно понижать передачи, чтобы резко остановить мотоцикл. Нет и неожиданного въезда накатом в вершину поворота, как на M1 в стиле 2-тактников.

MV стабилен при резком торможении (его «исполняют» 6-поршневые скобы Nissin и 310-мм диски, доставшиеся в наследство от 750 F4). Другая причина, почему Mille не отрывает от полотна дороги заднее колесо и плавно вкатывается в поворот (в отличие от MV 750), – дополнительная опция на усовершенствованном амортизаторе Sachs (он крепится к консольному маятнику). Там, внутри, есть специальный клапан, усиливающий демпфирование на больших скоростях – чтобы не допустить отрыва заднего колеса от поверхности и заноса байка в повороте. Несколько раз я «пролетел» по прямой испытательного трека «Пирелли», резко тормозил перед крутыми поворотами, но мне не удалось ощутить сбоев в работе системы. Колеса Pirelli Diabolo Corsa мертвой хваткой «вцепились» в дорожное покрытие, они «проигнорировали» мой вес (заводские испытатели полегче будут). А ведь моя масса вызвала изменение в распределении нагрузки, усложняла задачу резине. Хочу акцентировать внимание: в мотоцикле есть все, чтобы усилить меры безопасности, облегчить управление, но не в ущерб великолепной отдаче подвески MV и хорошим, по стандартам спортбайков, ездовым качествам даже на разбитой горной трассе.

У F4 1000 S такая же пространственная хром-молибденовая рама, как и на MV 750. Полностью регулируемая 50-мм перевернутая вилка Marzocchi пришла на смену 49-мм Showa. Может, хотели просто сэкономить… Угол наклона рулевой колонки конструкторы увеличили до 24,5°, что тоже улучшило стабильность, но не в ущерб управляемости.

Управляемость у MV – это особстатья: она бесподобна. Байк легко маневрирует на горных серпантинах и шиканах трека. Уже после испытаний Тамбурини сказал мне по телефону, что в мотоцикле скоро появятся новые детали, которые сделают подвеску еще более податливой. Куда уж более! Но Микеланджело тоже не все нравилось в Сикстинской капелле…

Еще одно ключевое отличие нового байка – передние шины 120/70-17 вместо ранее использовавшихся 65-процентных. Выбор продиктован тем, что во всех гоночных классах используют теперь шины только этого размера. Когда я увидел, что установлены именно эти шины, то немного струсил: а вдруг ради лучшего сцепления разработчики пожертвовали легкостью и точностью управления?.. Но я недооценил конструкторов MV – ничего плохого не случилось. Возможно, гадаю, приподнятые рукоятки создают дополнительный рычаг и улучшают контроль над машиной,


«Фишка» мотора F4 1000 S – радиальное расположение клапанов (к сожалению, на фото этого не видно).

более цепким стал контакт колес с поверхностью.

Если вспоминать о днях, проведенных на треке, могу только выразить надежду на то, что в г-не Кастильони возобладает дух бизнесмена и в продажу поступит гоночный кит, с помощью которого владельцы F4 смогут снять все уличные атрибуты аппарата и дорогую облицовку, облачить его в гоночные доспехи и выкатиться на трек, не опасаясь, что над их головами нависает дамоклов меч из баксов. Как идея, Клаудио?

Перед нами байк с впечатляющими техническими характеристиками, он так и просится на гоночную трассу. На ней раскрываются все возможности его мощного двигателя и отточенная управляемость. Этот аппарат «не на каждый день». Превосходство его технических показателей над японскими соперниками не очевидно, однако лишь до поры, когда выкатишь Mille на трек.

Производство F4 на заводе MV Agusta ограничено количеством 7000 единиц в год. Половина придется на модель с 750-кубовым двигателем. И цена €18 700 в Италии за F4 1000 S не завышена: это всего на 35% дороже Yamaha R1, самого дорогого из японских конкурентов. Но могу поспорить, что большинство покупателей заплатили бы и больше – только бы с байком продавался еще и гоночный кит.

MV Agusta F4 1000 S убедил, что он достоин сравнения с Ferrari – и совершенством дизайна, и по техническим характеристикам. Японским соперникам остается трепетать, надеяться и молиться, чтобы серебристо-красный «итальянец» не сумел их покусать, проглотить и стать лидером на гоночных треках. Есть чего опасаться: этот европейский стритбайк – гроза лучших японских. Берегитесь: акула готова атаковать.



Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, фото Георгия САДКОВА

ФИЛОСОФИЯ ГАЗА

YAMAHA XJR1300, дорожный

Год выпуска **2004** | Двигатель **1251 см³** | Мощность **106 л. с.** | Масса **224 кг** | Максимальная скорость **230 км/ч** | Ориентировочная цена **$11 899**



Вот уже десять лет XJR колесят по дорогам разных стран и очаровывают каждого из армии своих владельцев. Но уверен, наберется еще одна армия – тех, кто вожделенно вздыхает, бросая взгляд в его сторону.

Мотопроизводители нынче «штампуют» новые модели с такой скоростью, что, купив мотоцикл утром, уже к вечеру рискуешь остаться с устаревшей моделью. И поди угонись за модой! Только ты с «классики» пересел на чоппер, как все уже, глядишь, – на стритфайтер, чуть отвлекся на покатушки на минибайках, как престижно стало ездить на супермотардах…

И как приятно после этого ерзания сесть в седло истинного классического байка. Его мотор не прячется за карбоновыми «жилетами», «уши»-зеркала не прижаты стыдливо к топливному баку. Маятник как встарь опирается на два амортизатора, а спереди одна, но большая фара!.. Что, слюнки потекли? Это еще не все.

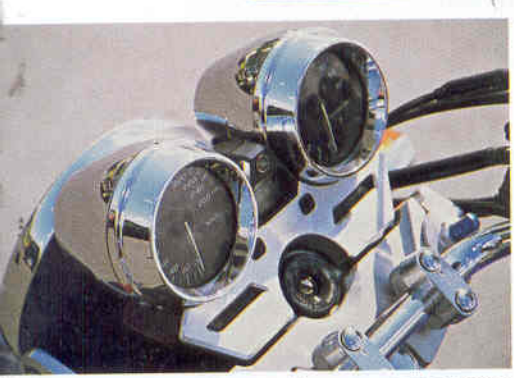
Размер XJR столь же солидный, но он «не страдает ожирением». Посмотришь – масса! Однако вся – полезная. Хиляк к нему не подойдет, не всякому он под силу. В Японии не каждому доверят управлять таким мотоциклом, а только тому, кто сможет поднять его без посторонней помощи… Если быть точным, – 224 кило «живого веса» и 1115 мм высота «в холке»... Не крупноват ли он для меня – человека среднего роста? Я не стал исполнять упражнения «жим» – примерил по-своему: сел в седло, опустил ноги на землю – равновесие сохраняю. Годится!

Приподнятый руль и «правильное» расположение подножек – продолжение милой моей душе «классики». Завел, воткнул передачу, отпустил рычаг сцепления – и 1300 «кубиков» двигателя плавно тронули мотоцикл с места. Он как прирученный слон: силищи вон сколько, но спокоен и послушен, во всяком случае, на малых оборотах. Не ожидал... Чаще случается по-другому: двигатели гигантского объема очень сложно контролировать на «низах», трогаться не всегда получается гладко – и езда по городу превращается в кошмар.

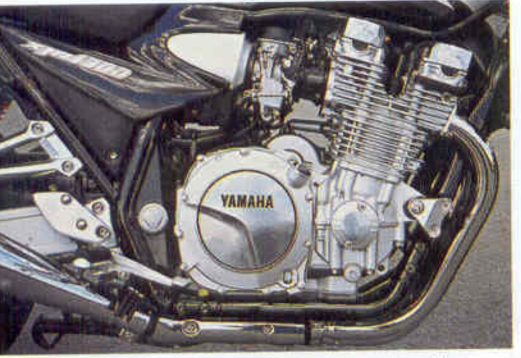
А вот коробка передач грубовата. Оправданием ей то, что ошибиться на переключениях или потерять «нейтраль» при остановке, по-моему, невозможно. Разве что в первые часы поиска взаимопонимания с мотоциклом левая нога дольше положенного искала «нейтраль». А глаз мой ей не помог – сигнальная лампа нейтральной передачи не видна: контрольные лампы на приборном ложе упрятаны за избыточно тонированным стеклом – и при пасмурном небе не разберешь, горит-не горит... Тяга мотоцикла необычайно сильна, с такой динамикой способен управиться лишь тот пилот, кто владеет не просто хорошей – филигранной техникой управления ручкой газа.

Рваный ритм езды, потом продолжительный прогон по едва «согнутому» прямику... Когда не просто ловишь





В хромированных стаканах спидометр и тахометр.



Плотная компоновка и крупный мотор – «родовой признак» XJR.

кайф, а прислушиваешься, фиксируешь ощущения, формулируешь их, то довольно быстро устаешь – и невольно тянет сбросить скорость и немного прокатиться в «прогулочном» темпе. А что до формулировок ощущений скорости и езды в разных режимах, то никакие особенные слова в голову не приходят – самые обыкновенные: эта Yamaha делает то, чего от нее ждешь, и никак не меньше.

Тормоза великолепны. Они плавно замедляют ход перед поворотом, но более резко, когда понадобилось тормозить перед светофорами, а также при сбросе куда больших «загородных» скоростей. Работать с ними надо аккуратно. Мощные передние скобы (перекочевавшие сюда с Yamaha R1) с особенным «энтузиазмом» выполняют свою работу и тем самым заставляют совершать первое движение пальцами руки так же осторожно, как осторожно действует рука нейрохирурга.

А если у тебя лапа молотобойца? Мягкая передняя вилка все сделает, чтобы компенсировать этот «недостаток». На торможении подвеска успевает «проглотить» неровности дороги, сохраняя колесу устойчивый контакт с дорогой. Иные владельцы XJR, как я слышал, не довольны черезмерной, как они считают, мягкостью вилки. Это называется беситься с жиру. Или вы собираетесь вытворять на мотоцикле разные трюки, вроде торможения с подъемом на переднее колесо? Ради Бога, на здоровье! Но не забывайте, что это мотоцикл-дорожник, «классик», он и создавался мягким – чтобы гарантировать ездоку комфорт и максимальную безопасность.

Но если хотите «зарядить» аппарат и другим его не видите, то тогда стандартной вилкой, конечно, не обойтись. Для ваших сумасбродств она не только излишне мягкая, но страдает и недостаточной жесткостью нижней траверсы. Экстремальщик найдет еще один «дефект» в ходовой XJR1300. Мало кто знает, что даже на новых мотоциклах есть небольшой люфт в креплении маятника. Исправляется он заменой стандартных подшипников на тюнинговые игольчатые. Хотя, опять же, оговорюсь: многие и многие всласть отъездили на XJRax несусветные расстояния, но ничего их не расстроило... Это к вопросу о том, кто и для чего покупает этот мотоцикл.

Продолжаю раздавать комплименты. Никогда бы не подумал, что столь тяжелый байк может настолько легко и приятно управляться. Не стану преувеличивать: развернуться на крохотном пятачке, как на скутере, или пройти поворот

ТЕСТ-ОЦЕНКА*

YAMAHA XJR1300, дорожный



ДВИГАТЕЛЬ

Рядная четверка способна на чрезвычайно широкий диапазон рабочих оборотов, обеспечивает молниеносный разгон с любой скорости. Высокая надежность – еще одна сильная сторона двигателя XJR.



СЦЕПЛЕНИЕ И КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

Легкое управление сцеплением делает мощный двигатель «дружелюбным», и этого нельзя недооценивать. КП шумновата, однако это не портит общее хорошее впечатление от ее работы на любых режимах.



ПОДВЕСКИ И ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Мягкая передняя вилка не обеспечивает ожидаемой устойчивости мотоцикла на высокой скорости. К задней претензий нет, хотя механики, которые уже много лет обслуживают эти мотоциклы, говорят, что проблемы с задним маятником (люфт в подшипнике) все же есть.



ТОРМОЗА

Это – безусловно сильная сторона мотоцикла. Небольшие усилия на рычаге переднего тормоза и тормозной лапке заднего позволяют работать с тормозами чрезвычайно точно. В итоге – короткий тормозной путь.



УПРАВЛЯЕМОСТЬ

В этом отношении XJR тоже на высоте. Приятно, когда крупная машина демонстрирует чудеса послушания и управляется как боец «в весе пера».



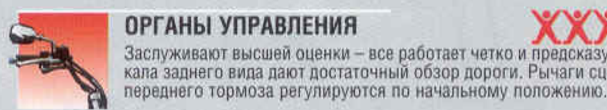
КОМФОРТ ПИЛОТА

Все великолепно, пока не разгонишься быстрее 180 км/ч. Пусть XJR чаще всего эксплуатируется в городе, но все равно общая оценка – четыре балла.



КОМФОРТ ПАССАЖИРА

Слово в слово могу повторить то же и о комфорте «второго номера».



ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ

Заслуживают высшей оценки – все работает четко и предсказуемо. Зеркала заднего вида дают достаточный обзор дороги. Рычаги сцепления и переднего тормоза регулируются по начальному положению.



ПРИБОРЫ И ОСВЕЩЕНИЕ

Спидометр и тахометр читаются хорошо. Чего не скажешь про контрольные лампы. В модели 2004 года – часы. Мелочь, а приятно. Большая передняя фара отлично справляется со своими задачами.



ЦЕНА

Принадлежность к элитному классу дорожных машин, высокое качество изготовления и используемых материалов, наличие штатного противоугонного устройства, плюс шикарные технические показатели – все это вкупе оправдывает цену.



*По 5-балльной шкале.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Год дебюта	1997
Габариты, мм	2175/775/1115
Сухая масса, кг	224
Высота по седлу, мм	790
Макс. скорость, км/ч	230
Время разгона до 100 км/ч, с	2,9
Объем топливного бака (резерв), л	21 (4,5)
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	4-цилиндровый, 4-тактный
Рабочий объем, см³	1251
Размерность, мм	79x63,8
ГРМ	DOHC
Мощность, л. с. при об/мин	106/8000
Крутящий момент, Н.м при об/мин	104,7/6000
Охлаждение	воздушно-масляное
Система питания	карбюраторная
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	5-ступенчатая
Главная передача	цепная
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	трубчатая, стальная
Передняя подвеска	телескопическая вилка, ход 130 мм
Задняя подвеска	маятниковая, ход 120 мм
Тормозная система	раздельная
Передний тормоз	2 диска Ø 298 мм
Задний тормоз	диск Ø 267 мм
Передняя шина	120/70-17
Задняя шина	180/55-17

«с коленочкой» а-ля Ducati на нем не получится. Однако управляемость у байка определяется словом «прекрасная». На мой взгляд, по этому показателю крепыш превзошел другие мотоциклы. Его реакции на газ, на малейшие движения корпуса перед входом в поворот фантастически точны. Заложенную в мотор мощность считаю предельной для дорожного мотоцикла, но не осмелюсь заявить, что она избыточная (это если просто кататься, а не демонстрировать публике «с разявленными варежками» недюжинные способности свои и байка). Сидеть удобно, нагрузки на тело, мышцы рук невысокие. Но стоит открутить ручку газа посильнее – тут же клонись пониже, мышцы и внимание – в комок…

Если хотите знать, высший кайф я получил от другого – крутящего момента: его в двигателе XJR бездна! Скажем, вот какую себе устроил комбинацию событий. Разогнался до 40 км/ч, и со второй – на высшую, пятую передачу. Эластичность мотора потрясающа: если любой другой как минимум «закашлялся» бы, то двигатель XJR продолжил ломово набирать обороты.

А с максимальной скоростью 230 км/ч конструкторы погорячились. Насколько с ней безопасно двигаться на этом мотоцикле? Сможет ли на такой скорости пилот контролировать поведение машины, совершенно не оборудованной никакими обтекателями? Сомневаюсь: на 180 км/ч меня с байка натурально сдувало…



Тормоза от R1 – ваш ангел-хранитель.



Глушители делают выхлоп мягким.

Впрочем, ничего страшного в том нет – в конце концов, держись покрепче, раз уж разогнался. Вот такая философия модели XJR1300: «классика» все может.

Благодарим компанию **«Панавто Ко»** за предоставленный мотоцикл; фирму **«Автоконцепт»** – за экипировку.

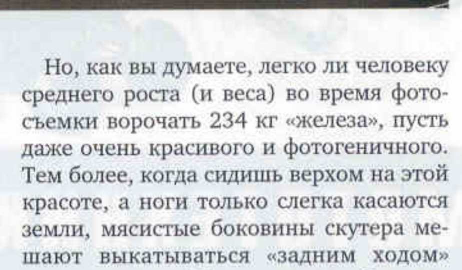
СТРАХОВАНИЕ И НАЛОГИ	
Сумма обязательного страхования (ОСАГО)	2430 руб.
Сумма ежегодного дорожного налога	1060 руб.
ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	
Гарантия	1 год
Межсервисный пробег	5000 км

Алессандро СИЛЬВЕСТРО, фото Джорджо САДУЧЧИ

С ЕВРОПЕЙСКИМ ЛОСКОМ

APRILIA Scarabeo 500, скутер

Год выпуска **2003** | Двигатель **460 см³** | Мощность **39 л. с.** | Масса **234 кг** | Максимальная скорость **156 км/ч** | Ориентировочная цена **€8360**



«Достали» меня эти фотографы – вечно им все не так: то мотоцикл нефотогеничный, то ракурс неидеальный... И начинается: подвинь объект сюда, поверни на три градуса левее, теперь замри!.. И так до бесконечности. Убил бы!

Но, как вы думаете, легко ли человеку среднего роста (и веса) во время фотосъемки ворочать 234 кг «железа», пусть даже очень красивого и фотогеничного. Тем более, когда сидишь верхом на этой красоте, а ноги только слегка касаются земли, мясистые боковины скутера мешают выкатываться «задним ходом» с автостоянки. Приходится изображать спокойствие, достоинство и вместе с тем

действовать предельно аккуратно: не дай Бог вся эта шедевральная конструкция «уйдет» в сторону и тогда… Взгляните еще разок, сколько стоит это чудо.

С такими мыслями начал знакомиться со Scarabeo 500 – топовой версией итальянских скутеров от Aprilia, предназначенных, прежде всего, для города. Это шикарный лимузин, способный за раз покрывать 300–400 км пути с приличной скоростью. И если дорога ровная как оконное стекло, не скользкая от дождя, а датчик температуры окружающего воздуха не сигналит о наступающей гололедице, значит, можно открутить ручку газа до упора и понять, наконец, как этот локомотив станет набирать скорость и где, черт подери, разгон заканчивается.

Но кому, скажите на милость, придет в голову знакомиться с аппаратом, оснащенным 39-сильным двигателем и с его-то габаритами в городе? Тем более, что он развивает 155 км/час? Не важно, перестроились ли вы уже в крайний левый ряд или еще толкаетесь в полуденной пробке, со стороны «итальянец» в любой ситуации выглядит более чем солидно. Глядя на него, понимаешь, что он для людей со вкусом.

Безопасность и комфорт Scarabeo на все пять баллов. Огромный верхний кофр не просто выступает надежной опорой для заднего пассажира и служит местом для багажа, но и несет «на себе» дополнительный стоп-сигнал, который в известных ситуациях превращает скутер в яркое пятно. Позади вас автомобиль «вылетает» на горочку, из-за дорожного перегиба, вы – вот он! Стритрейсеров у нас, сами знаете, как грязи…

Огромная передняя фара, что вместе с поворотными сигналами спрятана в передний щит, отлично освещает дорогу, помогает сохранять высокую крейсерскую скорость в ночных условиях. Очень хорошо и вот что: дальний свет здесь не исключает ближний, а дополняет его. Ну а выглядит она в точности, как у Мерседеса Е-класса, – «утоплена» глубоко и стильно, не торчит из «тела», а образует с ним единую форму. Эта маленькая деталь (как и многие другие) подчеркивает тщательность аэ-



Лаконично, исчерпывающе, со вкусом.

Scarabeo 500 – яркий представитель динамично развивающегося класса мототехники, утверждающего новые стандарты комфорта.



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Год дебюта	2002
Снаряженная масса, кг	234
Габариты, мм	2310/785/1435
База, мм	1605
Высота по седлу, мм	800
Макс. нагрузочный вес, кг	180
Объем топливного бака/резерв, л	17/2
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	1-цилиндровый, 4-тактный
Рабочий объем, см³	460
Диаметр/ход, мм	92x69
Степень сжатия	10,5
Охлаждение	жидкостное
Система питания	электронный впрыск
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	автоматическое, центробежное
Главная передача	клиноременный вариатор
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	трубчатая, стальная
Передняя подвеска	телескопическая вилка, ход 110 мм
Задняя подвеска	маятником служит блок двигатель – трансмиссия, ход 110 мм
Тормозная система	комбинированная
Передний тормоз	2 диска Ø 260 мм
Задний тормоз	диск Ø 220 мм
Передняя шина (давление, атм.)	110/80-16 (2,2 – 2,3)
Задняя шина (давление, атм.)	140/70-16 (2,4 – 2,6)



Великолепная защита рук. За нее тоже спасибо!



«Бардачком» скутер тоже не обделен.

Годовая сумма страховки ОСАГО	390 руб.
Срок гарантии	1 год
Межсервисный пробег	5000 км

родинамической проработки кузова. Но, увы, скутер с такой площадью лобового щита невозможно «спрятать», сделать равнодушным к проискам встречного или бокового ветра. Здесь, ребята, как ни крути, а размер дает о себе знать – я это прочувствовал.

И вес машины – 234 «кило» снаряженной массы – не шутка. И если достаточно мощный двигатель позволяет забыть про нее на разгоне, то при сбросе газа или на активном торможении кожей ощутил, что подо мной не алюминиевый спортбайк или даже среднеразмерный чоппер, а огромная махина... Не хочу сказать, что у Scarabeo какие-то проблемы с управляемостью или что-то в этом роде. Нет, просто большая масса и развиваемые скорости (надо признать, не детские) заставляют относиться к нему с уважением и точно соизмерять его «таланты» со своим водительским мастерством. Собравшись его купить, уясните для себя, что своеобразие аппарата не только в степени его оснащенности штучками, вроде счетчика кругов, тахометра или встроенного в ключ зажигания противоугон-



ТЕСТ-ОЦЕНКА* **APRILIA** Scarabeo 500



ДВИГАТЕЛЬ

Мотор серии Master, заимствованный Aprilia у концерна Piaggio, отлично вписался в трубчатую, стальную раму скутера, обеспечив ему похвальные динамические характеристики.



ПОДВЕСКИ И ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Именно подвески (особенно жесткая передняя) повинны в том, что крадут у владельца часть комфорта при прогулке вне «пятизвездочного» шоссе. Если сочтете, что выставленная оценка «тройка» слишком строга, то возразим: мы даем оценку не «вообще», а скутеру, который предстоит эксплуатировать в России.



ТОРМОЗА

Комбинированная тормозная система – залог устойчивости на торможении. Но требуется прикладывать повышенное усилие на рычаги. Резко включается в работу передний тормоз.



УПРАВЛЯЕМОСТЬ

Scarabeo скорее напоминает большие круизеры или среднеразмерные чопперы, которые не слишком охотно меняют траекторию и разворачиваются на ограниченном пространстве. Но, учитывая реальный вес и габариты, оценку выставляем именно такую.



БЕЗОПАСНОСТЬ

Хорошая защита от ветра, обзор в зеркалах заднего вида, мощный двигатель плюс эффективная тормозная и противоугонная системы – все это заслуживает «пятерки».

*По 5-балльной шкале.



КОМФОРТ ПИЛОТА

Если выехали на шоссе, слегка «поиграли» двигателем и при этом свободно «сделали» пару иномарок, на вас не дул встречный ветер, а посадка за рулем показалась идеальной, – это и есть комфорт.



КОМФОРТ ПАССАЖИРА

Это тот случай, когда пассажир получает не меньшее удовольствие в дороге, чем водитель.



ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ

Хорошо продумана эргономика рабочего места. Ничего не болтается и не дребезжит. Руль не «острый», работает словно с гидроусилителем.



ПРИБОРЫ И ОСВЕЩЕНИЕ

Предельно информативная приборная панель. Приборы освещения дороги также заслуживают высшей оценки.



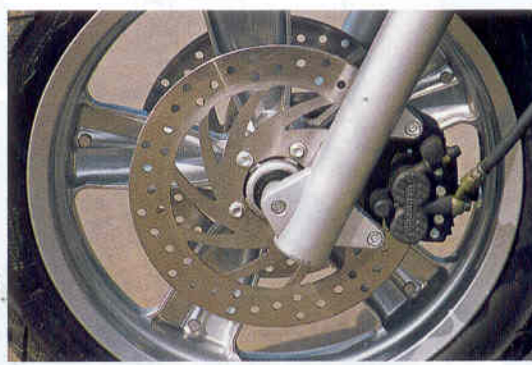
ЦЕНА

Она вполне приемлема на фоне конкурентов: на целых $850 дешевле Yamaha T-Max, но и почти на столько же дороже Gilera Nexus 500, оборудованного тем же двигателем. И все равно недешево.





Это даже не кофр, а изящный несессер.



2-сторонний дисковый тормоз красив, но «хватает» слишком резко…

У задних подножек собственные «карманы».



ного устройства (иммобилайзера), но и в поведении на дороге. В первую очередь проявляется это на торможении, когда вы с хорошей скоростью подъезжаете к повороту, нажимаете на левый рычаг на руле, и в работу вступает комбинированная тормозная система, воздействующая одновременно на оба колеса. Благодаря этому «дуплету» скутер не «валится» на передок, а приседает всем корпусом, после чего (если отпустить рычаг) плавно приподнимается и точно вписывается в поворот. Все это формирует новые принципы управления двухколесной машиной. И хотя Scarabeo замедляется весьма прилежно, сказать, что его тормозами я абсолютно доволен, не могу. Повышенное усилие на рычагах управления и «резковатый» захват переднего механизма в самом начале торможения – такими они мне запомнились.

И все-таки, разговор о Scarabeo – это разговор о комфорте – даже если обсуждаем его технические характеристики. Давайте сравнивать. Два его прямых конкурента – Honda Silver Wing и Suzuki Burgman (оба с куда более мощными двигателями объемом 600 и 650 см^3, соответственно), и те пасуют на его фоне. И если начнется спор так ли это, поспешу заступиться за Scarabeo: даже с его весогабаритными показателями он слушается руля, легко маневрирует. Впрочем, у итальянской техники никогда не было проблем с управляемостью, возьмите хоть «адреналиновый» спортбайк от Ducati или сверкающий хромом Moto Guzzi.

Но подвески – вот что смутило. Стоило съехать с «европейского» асфальта, сразу понял: комфорт остался на шоссе. Жаль… Но тут же вспомнил, что создателей этого рафинированного «европейца» меньше всего занимали мысли о тяжкой судьбине ездоков на специфических российских дорогах.

Так что возвращаюсь на «цивилизованное» полотно – здесь постигают новые мысли. Для темпераментных водителей могу сказать, что 1-цилиндровый 4-тактный двигатель Scarabeo тянет на прямых вполне уверенно. Чтобы покрыть 100 или все 200 км пути, вам не придется «тошнить» часами по крайней правой полосе. Выезжая на «хайвей», вы легко «пакуетесь» в левый ряд и не чувствуете себя инородным телом. Давайте, жмите в свою тусовку. На этом «автоматическом мотоцикле» не стыдно показаться в любом обществе. В том числе высшем.

Благодарим компанию **«Италмото»** за предоставленный скутер, компанию **«Автоконцепт»** – за экипировку.

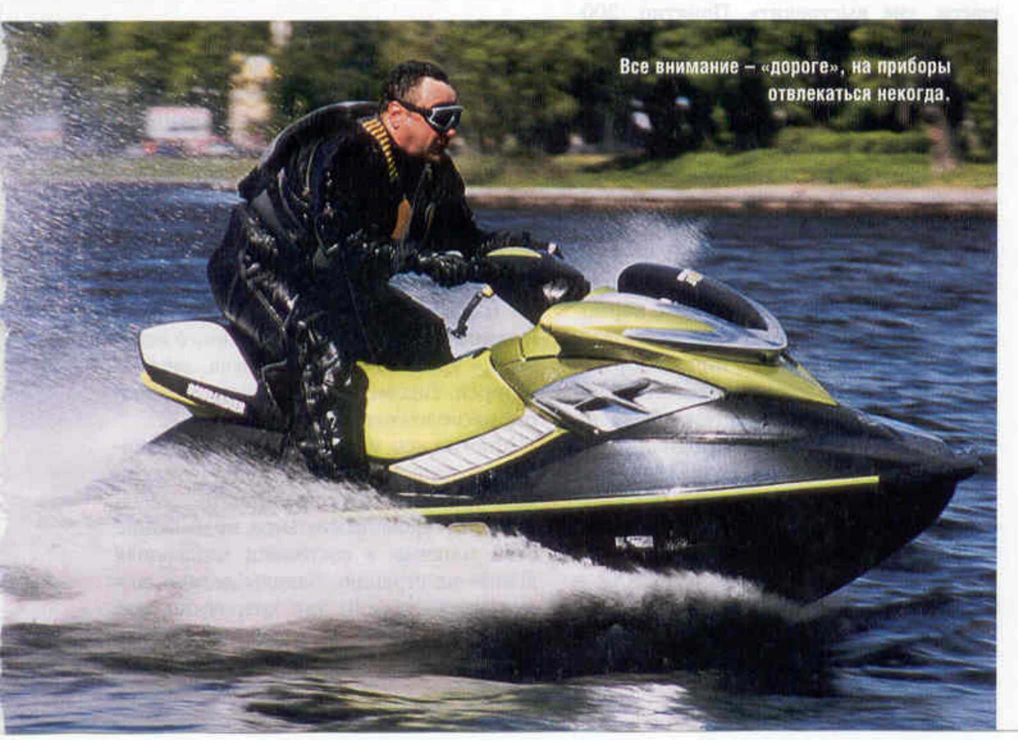
Сергей ПЕХТЕРЕВ, тест-пилот российского клуба Bombardier, фото Александра ВАСИЛЬЕВА

ШТОРМОВОЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

BOMBARDIER Sea-Doo RXP

Двигатель **1494 см³** | Мощность **215 л. с.** | Масса **358 кг** | Максимальная скорость **125 км/ч** | Ориентировочная цена **$14 800**

Страшное дело – ураган, он все и вся сметает на пути... Готовьтесь: в Россию с канадских берегов пришел «ураган» – чумовой 215-сильный аквабайк.



Все внимание – «дороге», на приборы отвлекаться некогда.

В ЭПИЦЕНТРЕ

Такой мощи на воде не припомнят даже знатоки. А заключена она в 3-цилиндровом 4-тактном моторе Rotax весьма внушительного объема в полтора литра, силища в нем – за двести «лошадей». Искушенный читатель усомнится: как же это без ухищрений можно «снять» столь значительную мощность? Все просто. Rotax наддули приводным компрессором. В моторе, в отличие от того, что с турбокомпрессором, завидная тяга «на низах», впрочем, и на больших оборотах движок тоже хорош. Другие преимущества компрессора RXP – неприхотлив и надежен. Недостаток – дополнительное потребление энергии (что влечет повышенный расход топлива), однако это в расчет не берем: в такой машине на горючке не экономят. К тому же внушительный объем топливного бака гарантирует, что посреди водоема не застрянешь.



Элементы фристайла на Sea-Doo RXP выполняются с легкостью.

Машину с «килевым» корпусом непросто отправить в занос.

И раньше, бывало, на гидроциклы устанавливали наддувные моторы, но то были большие аквабайки, похожие на танкеры – громадные, неповоротливые и вялые. Маленький RXP – иное дело: это ракета. Прибавляет прыти машине и элемент впуска – хитрый интеркуллер – радиатор, в котором охлаждают разогретый компрессором воздух (холодный куда плотнее, с ним больше сгорает топлива в цилиндрах и соответственно растет мощность). Похож этот радиатор на змеевик самогонного аппарата, а не на привычный нам сотовый.

Фазированный распределенный впрыск топлива не внес «всплесков» в кривую момента и мощности, но придал ей стабильную конфигурацию, а главное снизил токсичность выхлопа. Rotax, представьте себе, уложился в самые жесткие в мире калифорнийские требования по выбросам!

И еще о выпуске. Система настроена так, что «подпор» газов не позволяет топливному «заряду» выскочить из цилиндров – это еще одно слагаемое высокого показателя выходной мощности.

Еще одна новинка, впервые используемая в гидроциклах, – закрытая система охлаждения, она подобна обычным мотоциклетным или автомобильным. Ее преимущества: металлические части не корродируют, температурный режим остается стабильным, а это – долговечность мотора, хорошие мощностные характеристики, низкая токсичность выброса. Оригинально спроектирован и размещен радиатор – он в виде плиты в днище кормовой части гидроцикла. Там он всегда в контакте с водой, потому эффективность теплообмена – наивысшая.

Забортной воде осталось омывать также глушитель и змеевик интеркуллера. Теоретически, очень холодная вода должна прибавить Rotax сил, но, признаться, мы прибавки не ощутили. Когда прикатаемся, вероятно, заметим, но и без того штатных сил – за глаза.

Для начинающих же райдеров предусмотрено ограничение оборотов до 5000, а то ведь, не ровен час, убьется: по гладкой воде аппарат разгоняется до скорости урагана – до 125 км/ч! Механизм ограничителя прост – к «гидре» прилагают электронный ключ зажигания для новичков. Он не позволяет системе управления двигателем разойтись на всю катушку. Для бывалых гидропилотов ключ иной – no limited. Думаю, в России этот будет единственным.

Электронный ключ еще и защитник: без него угнать гидрик непросто. А в «памяти» ключа еще и данные о владельце, «история» проведения техобслуживания и прочая полезная информация.

БЛЕСК МОЛНИЙ

Как и в любом байке, в «акве» мало «зарядить» мотор: если нет в ней хорошего шасси, «не выстрелит». Понятно, 200-сильному движку должна быть под стать лодка – крепкая и немаленькая, с «вылизанным» шейпом. Как утверждают конструкторы, им удалось применить здесь все передовые решения, использованные ранее на разных типах гидроциклов (RX, XP, GTX). К примеру, изумительное устройство для улучшения управляемости на большой скорости, а также в режимах фристайла и при рулежке в водоизмещаемом режиме. Речь идет о кормовых плавниках, иначе говоря, – закрылках. Они расположены в нишах бортов. Поворачиваются закрылки вместе с рулем. Ранее подобная система была на больших прогулочных гидроциклах, но опускались плавники в воду, когда машина шла на малой скорости, без глиссирования. Bombardier удалось задействовать их во всех ездовых режимах.

Главный движитель Sea-Doo RXP – традиционный водомет с 4-лопастным винтом из нержавеющей стали. На руле две кнопки управления водометом. Куда именно направлено сопло водомета – вниз, вверх или в среднее положение, – отображается на экране дисплея панели управления. На нем можно прочитать еще 16 параметров: температуру забортной воды, воздуха, значение средней и максимальной скоростей, количество отработанных моточасов, текущее время и проч. Разумеется, высвечиваются и данные, требующие постоянного контроля – уровень топлива, масла, зарядка батареи. Тахометр и спидометр – приборы, расположенные отдельно.

Многие асы умеют (и любят) притапливать гидроциклы – это одна из любимых (потому что зрелищно!) забав. Но даже продолжительное пребывание этой машины в состоянии «подводная лодка» не страшно. Каналы подачи воздуха расположены так хитроумно, что

исключают вероятность попадания воды в мотор, а насос молниеносно выбрасывает накопившуюся в полостях воду за борт. Кувыркайся сколько влезет!

А если акробат вылетит? Аквабайк ему вреда не причинит: на нем нет острых углов. Все формы мягкие, в прямом и переносном смыслах, хотя обводы снаряда создают эффект стремительности и агрессивности. Красив, что говорить! Как смотрятся на ходу зеркальные накладки «капота» – молниями они вспыхивают в прыжках и поворотах. Однако это не только художественные изыски: «молнии» в сочетании с ярко-зеленой или желтой раскрасками за версту делают байк заметным, а значит, – безопасным.

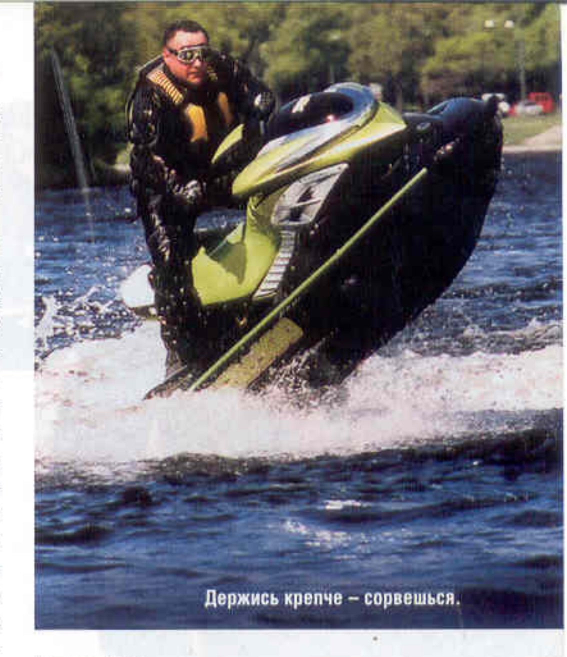
РАСКАТЫ ГРОМА

Наш полигон – Нева и ее протоки. Влезать в скорлупу Sea-Doo RXP из воды легко и сзади, и сбоку – не перевернется. Пуск мотора, прогрев (он протекает быстро – вот одно из преимуществ закрытой системы!), плавный разгон... Машина послушна рулю и легка в управлении. Давлю на газ чуть больше – и аппарат вырывается на глиссирование – неожиданно легко для такой массы (360 кг) и размеров (3x1,2 м). Сбрасываю газ – гидрик «садится». Вновь резко открываю дроссель. Секунда – и машина в прыжке выходит на бреющий (воду) полет, стремительно набирает ход. Только держись: 80, 100, 120 км/час!.. Ход мощный, уверенный. Поворачивать на такой скорости не решаюсь – опасно, так что сбавляю до 60 и ухожу в плавную дугу. Лодка «держит» ее и не срывается в занос. Это – преимущество килевых гидроциклов (Bombardier строит только такие корпуса). Но они и более требовательны к мастерству пилота... Вновь сумасшедший разгон. Только компрессор способен дать столь ломовой прирост тяги 1,5-литровому мотору.

Впереди сложный участок: перекрестные волны от моих выкрутас еще не улеглись, да и течение в той зоне (я с ним знаком) не слабое. Сбавить? Нет, рискну... И вот волна молотом обрушивается в левый борт. Ждал, что вылечу, как из пращи. Но масса гидроцикла поглотила часть энергии волны и предотвратила «полет шмеля». Поставим плюс байку за эту часть теста... Теперь прыжок на волне, поворот, нырок и вновь прыжок – все это типовые элементы фристайла. Гидробайк справляется со всем легко и непринужденно. Еще каскад прыжков... Слушается руля отменно – а это заслуга кормовых управляющих плавников.

Спереди на меня накатывается большая волна. Короткий интенсивный разгон и – полет. Восторг! Теперь к земле, кормой вниз. Удар!.. Я едва удержался за руль, чуть не сорвало. Любой другой байк после подобного полета и падения мягко погрузился бы по самый нос, но RXP и не думал тонуть: крепко ударился, корма большая...

В ходе заключительного упражнения (преодоление каскада косых и прямых волн со всего хода) RXP повел себя молодцом, кренится только едва. Немного жутковато становится в перелетах: очень быстро раскручиваются мотор и винт, приземление достаточно опасное, всякую секунду будь готов к сильному рывку вперед. Но к этому надо просто привыкнуть, в конце концов, ведь знал, что сажусь не на байдарку.


Держись крепче – сорвешься.

УЛЕГЛОСЬ

Ездовой экзамен в наших водах RXP выдержал успешно. Пусть он довольно внушительных размеров и тяжел, я зачисляю Bombardier Sea-Doo RXP в категорию спортивных аквабайков – ведь какая мощь, скорость, динамика. А управляемость... Даже обидно: я долго учился тонкостям экстремальной езды на аквабайках, чтобы в любой ситуации удержаться в седле и не упасть. И вдруг появляется какой-то RXP, на котором даже фристайл способен крутить буквально новичок, – машина простит ему ошибки и не выбросит «из седла». Разве не обидно?.. А если совсем без шуток, то скажу: уж и не назову, на каком еще другом аквабайке опытный райдер так же остро ощутит сладкий кошмар ураганной езды.

Благодарим компанию **ROSAN**, С.-Петербург, за содействие в подготовке материала.

Мощный мотор мгновенно выдергивает аппарат из воды и переводит его в глиссирование.

Александр ФИГЛИН, фото Piaggio

КОРОЛЬ ЕВРОПЕЙСКИХ ГОРОДОВ

PIAGGIO

Рим, Париж, Берлин, Мадрид… Что объединяет эти европейские столицы? Один непременный элемент городского пейзажа – скутеры Piaggio.

За что искушенные европейские покупатели предпочитают главным образом их? Качество? Вне подозрений! Традиции? Ответим вопросом на вопрос – кто еще выпускает скутеры 58 лет без перерыва?.. Дизайн? Итальянская школа стилистики славится тем, что ее выходцы просто не умеют создавать некрасивые вещи.

Но не последнюю роль играет и обширная модельная гамма, в которой каждый найдет для себя аппарат и по вкусу, и по возможностям. Ее открывает малютка Piaggio Zip 50, машина простая, надежная и экономичная (4-тактный двигатель пока еще редкость для 50-кубового формата). Впрочем, маленький – не значит ущербный: дизайн ее, как все у Piaggio, выше всяких похвал, а регулировку высоты седла (от 750 до 780 мм) оценят водители любого роста.

В гамме Zip сверкает настоящий бриллиант – модель Zip SP50, маленький гоночный снаряд с форсированным двигателем жидкостного охлаждения. Спортивной нотой звучит и бестселлер компании – скутер NRG MC³ – эту машину можно заказать также с новейшей силовой установкой, оборудованной впрыском топлива.

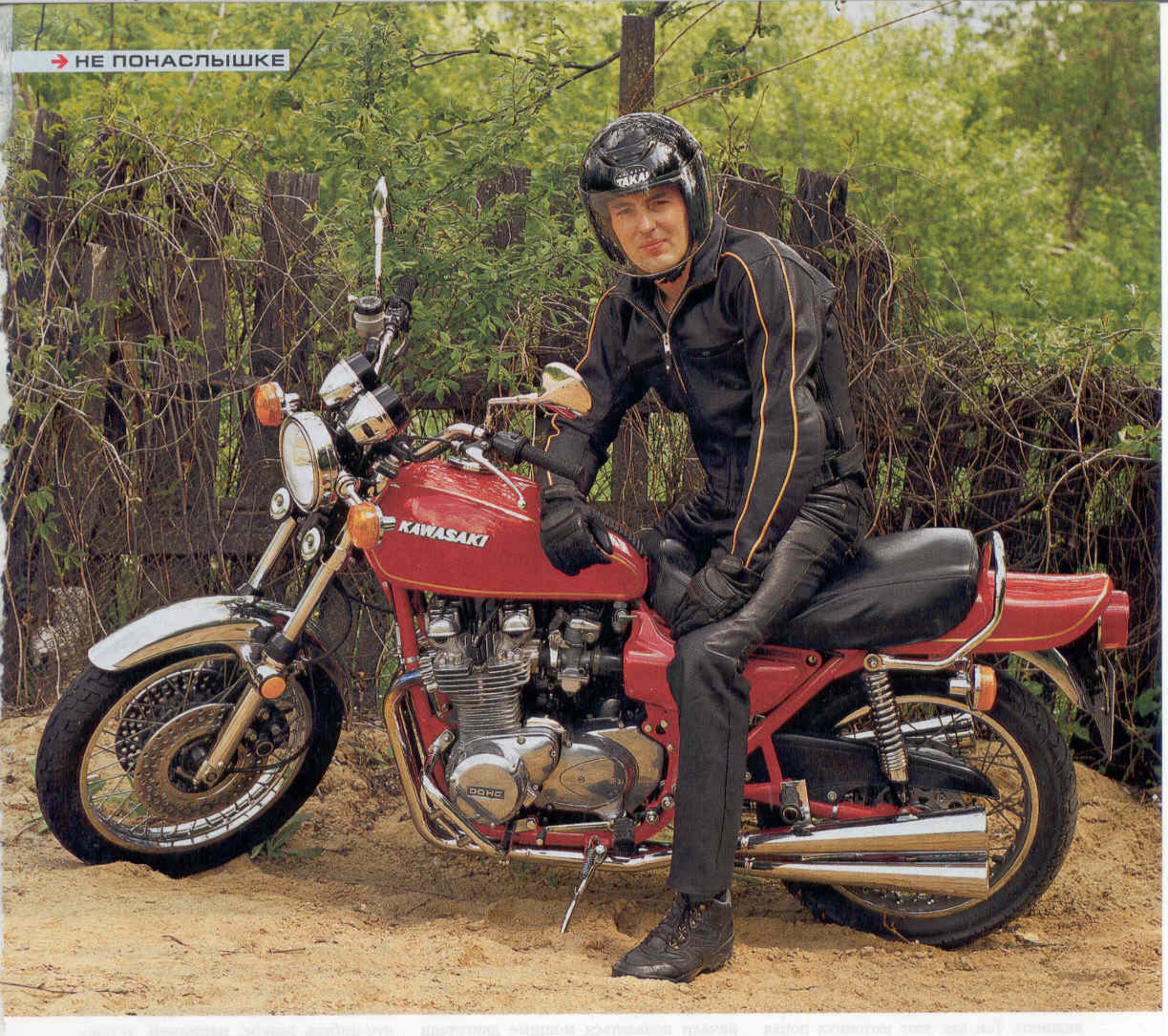
Нужен скутер для дачных покатушек? Вне конкуренции модель Typhoon, специально созданная для бездорожья. Она выпускается в двух вариантах: 50 или 125 см³. Причем 125-кубовая модель вскоре после своего дебюта с успехом выступила в сложнейшей гонке-марафоне по калифорнийской пустыне Baja 1000!

Козырные карты Piaggio – скутеры средней категории, которые одинаково хороши и для городской толчеи, и для загородных поездок. Компактный Skipper уже многие годы не покидает список европейских бестселлеров. На смену ему приходит семейство X8, вооруженное новейшими двигателями (жидкостное охлаждение, 4-клапанные головки цилиндров, рабочий объем 125 и 200 см³). Отличные машины для города – скутеры на больших колесах: легкий Liberty и основательный Beverly.

Вершина же модельного ряда – максискутер X9 Evolution, обладающий отменными ходовыми качествами благодаря мощной ходовой части. Чего стоит список его оснащения: комбинированная тормозная система с АБС, коммуникационная система PICS, совмещающая функции радио, интеркома и сотового телефона hands-free. Отметим, что модели Beverly и X9 можно заказать с уникальным двигателем Piaggio Master 500, оснащенным системой впрыска топлива и балансирным валом. Если вы найдете подобный одновременно легкий и мощный (39 л.с.) силовой агрегат у конкурентов, то присмотритесь к его марке: это мотор Piaggio!

Не забудем еще и о том, что Piaggio выпускает и скутеры марки Vespa. Но это такой уникальный кусок мотоистории, что он заслуживает отдельного рассказа. ◄◄





МАГИЯ КЛАССИКИ

Сергей РОЩИН, Москва

KAWASAKI Z1

В середине 80-х на видеокассетах появился «Безумный Макс» с Мелом Гибсоном. В фильме мелькало много разных аппаратов, но я запал именно на Z1.

Когда-то я катался на «Иж-ПС», но потом, так уж сложилось, продал своего «пса», с двухколесной техникой как-то не заладилось. Но годы спустя снова потянуло к мотоциклам. Долго ходил по мотосалонам и вдруг увидел ЕГО. Это был Kawasaki Z1 1974 г. в. с пробегом 52 000 миль (83 200 км), в прекрасном состоянии.

Однако меня опередили. Удалось познакомиться с новым хозяином. Заводил речь, чтобы продал мне, и, в конце концов, уболтал. К тому времени поездил на разных мотоциклах. Они были новее и мощнее, с гораздо лучшими управляемостью и динамикой. Но ведь это сбывшаяся мечта!..

Что в нем привлекает? Прежде всего, истинно классические формы. На мой взгляд, Z1 один из самых красивых из когда-либо выпускавшихся мотоциклов. Бак каплевидной формы, хромированное переднее крыло, спицованные колеса, двигатель воздушного охлаждения с большим рабочим объемом и, конечно же, выпускная система 4-в-4: то есть у каждого цилиндра свой глушитель.

Конструктивно он прост и надежен. Карбюраторы, например, без вакуумного привода дроссельных золотников. Каж-



дая деталь двигателя сделана с огромным запасом прочности. Электрозапуск продублирован кикстартером. Ходовая часть надежная и в то же время в ней ничего лишнего. Так как этот мотоцикл попал в Россию из Америки (а там любят, чтобы в машине были все опции), еще за океаном на него установили регулируемый демпфер руля, второй передний тормозной диск, более мощную тормозную машинку. Архаичное и ненадежное контактное зажигание заменили электронным бесконтактным (и это в 1974 г.!). О качестве изготовления говорит еще и то, что прекрасно сохранились «родные» красная краска и хром. Двигатель и все узлы работают отлично.

Подо мною Z1 прошел около 2000 км. Езда доставляет огромное удовольствие. Плюсы: мощный, легкий в управлении, устойчивый на прямой, с прекрасными тормозами и подвеской. Фара светит отлично, звук глушителей – просто класс! А главное – комфорт и еще раз комфорт. Мотор позволяет ехать достаточно быстро, пассажира практически не чувствуешь. В поворотах мотоцикл совершенно нейтрален... Минусы же проистекают из года выпуска: в 70-х только-только начали появляться мощные двигатели с большим рабочим объемом, и ходовая часть за ними явно «не поспевала». Недостаточная жесткость рамы и заднего маятника сказывается на скоростях, близких к предельной: на этих режимах езды в поведении мотоцикла появляется некоторая «неуверенность». Несколько архаична и конструкция карбюраторов. Чтобы быстро разогнаться, недостаточно резко открутить ручку газа. Вернее, этого как раз делать и не стоит: двигатель просто «заткнется». Нужно же плавно поднимать дроссельные золотники карбюраторов «вслед» за увеличением оборотов двигателя – вот тогда мотор выдаст все, на что способен. Соглашусь, не очень-то удобно, но в том есть свой шарм. А вот солидный расход топлива никаким шармом не оправдаешь. Как и быстрый износ задней покрышки. Да и узковата она, по современным представлениям, для такого мотоцикла.

Модель Z1 не раз подвергали тюнингу. Иногда и меня подмывает сделать с ним что-нибудь эдакое, например, установить в двигатель другую поршневую, чтобы довести объем до полутора литров. Если вложить в него немного денег, можно получить такую мощность, какая другим серийным мотоциклам и не снилась. Моторы этих байков (и разве что еще Suzuki GSX-R1100) на Западе, особенно в Америке, часто используют для дрэгрейсинга. После установки турбонаддува и «нитроса» снимают до 300–400 л. с., и это при «родных» шатунах, коленвалах, клапанах и распредвалах... Но рука не поднимается уродовать классику. Попытался было установить на него датчик температуры масла, однако когда уже почти все было готово, присмотрелся и чувствую: ну ни к месту здесь это.

Зимой проведу ревизию поршневой и, если понадобится, заменю изношенные детали. Но только на «родные»!

Это один из самых надежных мотоциклов, из когда-либо выпускавшихся. Низкий уровень форсировки – 82 л. с., небольшая степень сжатия – 8,2. Охлаждение воздушное. Ломаться просто нечему – нет ни одной «лишней» детали. А уж те, которые есть, сделаны с таким запасом прочности, что нужно очень постараться для того, чтобы их угробить. В годы, когда его конструировали, еще не было нынешней сумасшедшей погони за мощностью и снижением веса. Ни один из современных мотоциклов не простит неквалифицированного обслуживания и ремонта. Z1 в этом отношении терпим еще более, чем «Урал». С огромными зазорами в клапанах или вовсе без них, а также и без компрессии эти аппараты все равно продолжают везти.

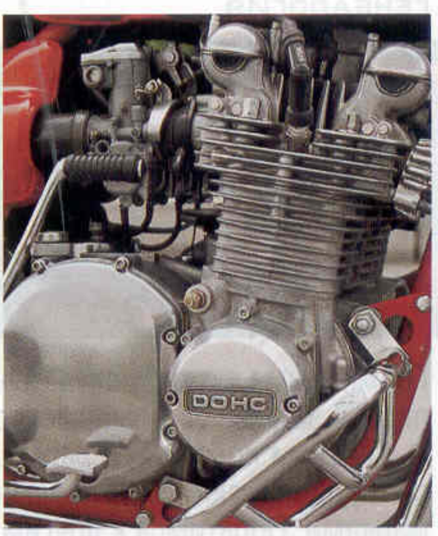
Бывает, вымотаешься на работе, не выспишься или просто плохо себя чувствуешь – в таком состоянии к Fireblade или R1 лучше и не подходить. А на Z1 я без малейшего напряжения добирался домой или на дачу. Мотоцикл одинаково пригоден и для повседневной езды, и для отдыха. Не экстремального, а умеренного, комфортного. Он не напрягает водителя ни излишней мощностью двигателя, ни чрезмерной чуткостью и мощью тормозов, не провоцирует на острую езду. На нем можно ехать со скоростью трамвая, но если захочешь почувствовать мощь двигателя – только поверни ручку газа... А понадобится, мотоцикл способен без усилий «на тысяче оборотов» вскарабкаться на любую горку. Не зря он был популярен у американских полицейских. ⏮

Общие данные: сухая масса – **230 кг** ■ длина – **2205 мм** ■ высота – **1150 мм** ■ ширина – **800 мм** ■ база – **1490 мм** ■ максимальная скорость – **220 км/ч** ■ разгон до 100 км/ч – **4,2 с** ■ объем бензобака – **18 л**. **Двигатель:** 4-цилиндровый, 4-тактный ■ рабочий объем – **903 $см^3$** ■ диаметр/ход – **66,0х66,0 мм** ■ система газораспределения – **DOHC** ■ максимальная мощность – **82 л. с.** при 8500 об/мин ■ максимальный крутящий момент – **7,50 кГ·м** при 7000 об/мин ■ система питания – карбюраторная ■ система запуска – электростартер + кикстартер. **Ходовая часть:** рама – дуплексная ■ передняя подвеска – телескопическая вилка ■ задняя подвеска – маятниковая. **Тормоза:** передний – дисковый ■ задний – барабанный. **Колеса:** передняя шина – **3,25–19** ■ задняя шина – **4,00–18**.

Фото Павла КОСОЛАПОВА



Шкала спидометра, оцифрованная в милях, говорит об американском прошлом мотоцикла.



Двигатель прост, надежен: И красив.



Александр ВОРОНЦОВ, Дмитрий ДОЛЬНИК, фото из архива редакции

«I'LL BE BACK!» *

Продолжение, начало в «Мото» № 6-2004.

Громкое имя можно «сделать». Это годы труда, миллионы затрат. И возникает соблазн: имя купить! В прошлом номере мы рассказали, как такие фокусы проделывают с английскими и американскими марками. Обратимся к другим странам.

ИТАЛИЯ

GARELLI

Инженер Адальберто Гарелли прославился созданием 2-тактного двигателя с П-образным цилиндром. Мотоциклы с моторами этой сложной, но эффективной конструкции компания «его имени» выпускала с 1919 по 1935 годы. Но истинно громкая популярность к марке пришла уже после второй мировой войны – благодаря подвесному моторчику Mosquito для велосипедов. Тиражи агрегата – сотни тысяч штук! С тех пор малокубатурная техника оставалась коньком компании. Однако в 90-е годы ее боссы проморгали моду на скутеры, и марка тихо угасла.

Прошло всего несколько лет, и на рубеже веков поползли слухи о ее возрождении. Новые хозяева обнародовали многообещающий проект: сначала они продают под маркой Garelli скутеры китайского производства, собирают средства, а затем строят завод на севере Италии и возрождают бренд в полном объеме. В каталоге Мюнхенского мотосалона 2000 года на схеме выставки был обозначен стенд компании немалых размеров! Что мы здесь встретили? На этой внушительной площади сиротливо «тусовались» несколько обшарпанных кресел. С тех пор о марке Garelli ничего не слышно.



Garelli Katia K, 1974 год



Laverda SFC750, 1971 год

LAVERDA

Франческо Лаверда, хозяин фабрики по производству сельхозмашин, в 1949 году построил для себя мотоциклетик с 75-кубовым 4-тактным двигателем. Друзья пожелали заиметь такой же – и не успел Лаверда оглянуться, как мотоциклы в ассортиментной программе производства встали вровень с жатками и сеялками. Слава же во всем своем величии пришла к марке в 60-е годы, когда на рынок вышли «солидные» 650-кубовые машины, а в 70-х – и эксклюзивные 3-цилиндровые 1000-кубовые супербайки.

Спад спроса на мотоциклы в 80-е побудил хозяев компании (до сих пор успешно выпускающей комбайны Laverda) продать мотопроизводство. С тех пор оно несколько раз меняло владельца, а в 2000 году бренд выкупил концерн Aprilia. Поначалу под этой маркой продавались скутеры и мотовездеходы тайваньского производства, а в декабре 2002 года на престижном мотосалоне в Болонье красовался уже прототип 1000-кубового «спорта» Laverda SFC 1000. Прошлой осенью концерн выкатил уже товарную версию, в этом году обещает развернуть ее серийное производство.

Laverda SFC1000, 2004 год

* «Я вернусь» – любимая фраза Терминатора.

MONDIAL

Компания братьев Бозелли сделала себе имя на громких победах в кольцевых чемпионатах 1949-57 годов. Дорожные модели на гребне этих успехов поначалу тоже продавались на ура. Но времена менялись. И не по самому благоприятному для европейских мотопроизводителей сценарию. Потому никого в 1979 году не удивило тихое исчезновение марки Mondial.

Пьерлуиджи Бозелли, сын одного из основателей фирмы – графа Джузеппе Бозелли, в начале 90-х решился взяться за возрождение славного имени, а начал с того, что построил серию прототипов с моторами КТМ.



Mondial 250GP, 1957 год



Mondial Piega, 2004 год

Однако что-то не срослось. Очередную серьезную попытку в 2000 году предпринял преуспевающий издатель Роберто Дзилетти – он выкупил бренд Mondial у семьи Бозелли и основал компанию Mondial Moto s.p.a. Пока (тьфу-тьфу) ее деятельность вселяет надежду на лучшее. Дебютировавший в 2000 году спортбайк Piega с V-образной литровой «двойкой» от Honda VTR1000 SP-2 получил хорошие отзывы и в 2002 году запущен в серийное производство. Через год модельный ряд пополнили более «острая» версия Piega, названная Evo, и два стритфайтера – RZ Nuda и Starfighter. Новый владелец Mondial полон оптимизма. И, похоже, не жмот. Так что возвращение к былой славе идет по восходящей.

MOTOBI

Марка возникла после... ссоры между братьями Бенелли, владельцами процветающей мотоциклетной компании. Один из них, Джузеппе, ратовал за производство мотиков очень уж оригинальной конструкции, пятеро других, сплотившись, стояли как скала на позициях здорового консерватизма. Упрямый Джузеппе в 1950 году организовал собственную компанию, назвал ее незатейливо – Motobi, то бишь «Мото Б». Со временем разногласия позабылись, родственные чувства взяли свое, и в 1962 году Motobi влилась в Benelli.

Никто бы и не вспомнил о Motobi, да сложилось так, что Андреа Мерлони, нынешний владелец Benelli, решил превратить бренд в символ чего-то выдающегося и эксклюзивного. А тут под ногами мешаются какие-то скутеры. Не выбрасывать же – как-никак они приносят основную долю прибыли. Тогда и пригодилась полузабытая марка: с 2004 года скутеры компании продаются под именем Motobi. А гордое Benelli – только для спортбайков и стритфайтеров.

Только что-то застопорились в последнее время продажи скутеров. Так что не исключено, что «спортам» и «стритам» придется делиться «породистостью»: «табуретки» компании нарастят престижность, а Motobi... Марку еще раз кокнут по обстоятельствам непреодолимой финансовой силы. Что же, ей не привыкать.



Motobi Adiva, 2004 год



Motobi Cicloscooter, 1962 год

MOTO MORINI

Еще одна итальянская легенда. Компания, основанная в 1937 году Альфонсо Морини и известная своими мотоциклами с ярко выраженным спортивным характером, в 80-х годах практически агонизировала. Продажи падали, прибыли – кот наплакал, еще и профсоюзы бузили… В феврале 1987 года Габриэла Морини продала бренд владельцам группы Cagiva-Ducati братьям Кастильони. Покупая, те божились, что поднимут славу марки до невиданных высот, но на самом деле особой заинтересованности к ее злосчастной судьбе не проявили. Франко Ламбертини, главный конструктор Moto Morini, подготовил новый V-твин (четыре клапана на цилиндр, жидкостное охлаждение), но Cagiva охладила пыл: зачем тратиться на освоение его производства – сойдет, мол, и старый. Выпуск мотоциклов Moto Morini упал до минимума. В 1989 году справедливо разобиженный Ламбертини плюнул на все и перешел в группу Piaggio-Gilera. Вскоре завод компании в Болонье и вовсе закрыли, так что последний Moto Morini собрали в 1993 году на одном из предприятий Cagiva. А в 1996-м бренд был продан холдингу Ducati Motor, который контролирует американская Texas Pacific Group.



Moto Morini 350 Sport, 1972 год

Наконец в 1999 году блудная (не по своей воле) марка вернулась в родное лоно – ее приобрела моторостроительная компания Motori Franco Morini (владелец – племянник Альфонсо Морини). Грядет великое воскрешение из пепла? По крайней мере, оно активно пиарится. Новый 950-кубовый V-твин уже готов (даже его звук можно скачать в Интернете), а сами мотоциклы обещают предъявить к 2005, от силы к 2006 году. Не долго ли ждать? Или за этой неопределенностью кроется что-то другое – трагическое?.. Кто-то скажет: спешка хороша при ловле блох. Может, оно и так.

MV AGUSTA

Вот уж имечко так имечко! Это вам не Motobi какая-нибудь – это Легенда с большой буквы.

Граф Доменико Агуста владел авиационным предприятием, но мечтал о победах в мотогонках. А тут подвернулся удобный случай: кончилась вторая мировая война, и боевые самолеты стали вроде как ни к чему, во всяком случае, в прежних количествах – и Доменико быстренько организовал производство легких мотоциклов. А с 1949 года начал штурмовать пьедесталы чемпионата мира по шоссейно-кольцевым мотогонкам. Да как лихо! В активе его команды 275 выигранных гонок Гран-при, 38 титулов чемпиона мира в личном зачете и 37 – в зачете марок.



MV Agusta 750 Sport, 1973 год

Доменико умер в 1971 году. Наследники особой любви к мотоциклам не питали (авиационный бизнес и без них приносил отличные прибыли) и вскоре свернули мотопроизводство. В 80-е годы права на марку выкупили братья Кастильони – владельцы концерна Cagiva. Вложив огромные средства в разработку нового супербайка (расходы оказались столь велики, что едва не подкосили бизнес), в 1997 году они вернули-таки MV Agusta к жизни. Новая машина зарекомендовала себя рафинированным скакуном для королей и суперзвезд… Правда, ее будущее сильно зависит от финансового благополучия концерна Кастильони, а он переживает не лучшие времена.


MV Agusta F4-1000S, 2004 год

ЗОЛОТОЙ ЗАПАС

Казалось бы, прыткие итальянцы вернули к жизни все славные мощи. Но если покопаться, найдутся и другие имена с богатой историей: Bianchi, Lambretta, Miller-Balsamo, Parilla, Rumi. В конце концов, в Италии выпускали даже мотоциклы марок Ferrari и Maserati, причем это не те же компании, которые производят одноименные автомобили-легенды.

ИСПАНИЯ
BULTACO

Франсиско Бульто по прозвищу Пако в 1958 году, хлопнув дверью, покинул компанию Montesa и основал собственную фирму (смотрите на название: в нем он слил воедино свои фамилию и псевдоним). Так на свет появилось одно из легендарных имен мотоспорта 60–70-х. Чего стоят одни его чемпионские титулы в триале!

Прошло почти 15 лет с момента прекращения выпуска мотоциклов компании. Но ведь ее бренд – лакомый кусок, что и говорить. Так что рано или поздно с него все равно сдули бы пыль и заставили «работать». И этот час настал! В 1997 году Nacional Motor, S.A. (торговая марка – Derbi) выкупила у наследников Бульто права на использование марки Bultaco, а уже в следующем представила публике 50-кубовый мотоцикл двойного назначения Bultaco Lobito (так же точно называлась популярная модель, дебютировавшая еще в 1968-м). Одновременно группа не состоявших на службе в фирме энтузиастов марки выкатила на очи народные триальный Bultaco Sherco и назвала его прямым потомком непобедимой когда-то на триальных трассах модели Sherpa. Да будь ты хоть кровным потомком – кто позволил воровать бренд?! После тихой закулисной возни имя Bultaco сняли, осталось Sherco. Похоже, что зря парни-энтузиасты сдались так спешно – в нынешнем году марка Bultaco из модельного ряда Derbi тихо исчезла.

Есть вариант и для воинствующих эстетов. Ежели вам, к примеру, подавай действующую копию в масштабе 1:1 шоссейно-кольцевого Bultaco TSS 350 образца 1969 года, обращайтесь прямиком в барселонскую компанию AJR. Их AJR Bultaco TTS и с двух шагов не отличить от оригинала.



Bultaco Tralla 101, 1960 год

AJR-Bultaco, 2004 год

ЗОЛОТОЙ ЗАПАС

Пара сеньоров испанской мотоистории – марки Montesa и Ossa. Первая нынче в руках Honda, строящей под этим именем первоклассные триальные мотоциклы. Вторая пока свободна. Налетай!

ГЕРМАНИЯ
HOREX

Мотопромышленность Германии, как, впрочем, и всей Европы, здорово потрепал кризис 50-х: оправившись от послевоенной нищеты, народ пересаживался в автомобили. Компания Horex противостоять жестокой реальности не смогла: в 1960 году завод отошел к Daimler-Benz, а права на марку заполучил Фридль Мюнх, работавший до самой ликвидации Horex в его гоночном отделении.

Первый раз марка всплыла в 1967 году в странном союзе с Indian – Мюнх заполучил в партнеры американского предпринимателя и мотоэнтузиаста Флойда Клаймера. К сожалению, дальше прототипов дело не пошло. А через 10 лет Мюнх умудрился потерять права на собственное имя и со старым соратником Роландом Витцелем основал новую компанию – Horex Motorrad GmbH. Мотоцикл старые друзья создали обалденный: турбонаддув, впрыск топлива, 143 л. с.! Беда лишь в том, что покупателей на него нашлось лишь три (3!) человека.

И тогда Мюнх продал право на использование марки Horex торговцу 2-колесной техникой Фрицу Роту. Тот вытворял с логотипом самые невероятные фокусы, вплоть до того, что под этой маркой сбывал в Германии итальянские мопеды Villa и Testi. Но самый умопомрачительный его пердимонокль – предназначенный для японского рынка спортбайк Horex 644 Osca с мотором от Honda Dominator, сконструированный «хондовским» инженером Кадзуо Сасаки и построенный в 1991 году японской компанией CK Design в количестве 100 экземпляров. Вдоволь наигравшись в возрождение, Фриц Рот в конце концов продал права на Horex немецкому импортеру Bajaj. Ну что тут сказать! «Хинди-Дойчлянд – пхай-пхай!»

Чуда не произошло: мотообщественность так и не прочувствовала, что легендарный Horex жив.



Horex Imperator, 1955 год

KREIDLER

Имя мало что говорит российскому байкеру, зато оно прекрасно известно в странах «велосипедного треугольника» – Германии, Голландии, Бельгии. С 1951 года компания специализировалась на 50-кубовых машинах и отметилась на этом поприще немалыми достижениями: первые мотоциклетные моторы с покрытием зеркала цилиндра хромом вместо гильзы (в 1955 году, между прочим!), литровая мощность в серийных мотоциклах более 100 л.с./л (еще в 1962 году), восемь титулов чемпиона мира в шоссейно-кольцевых гонках. Но даже такой выдающийся послужной список не спас компанию от ликвидации в 1982.

Недолговременное возрождение марки произошло в конце 90-х: некая немецкая торговая компания продавала под этим именем мотоциклы и скутеры… тайваньской фирмы Standard Motor Corporation. Что вы о ней знаете?

Kreidler Mustang 125, 2000 год



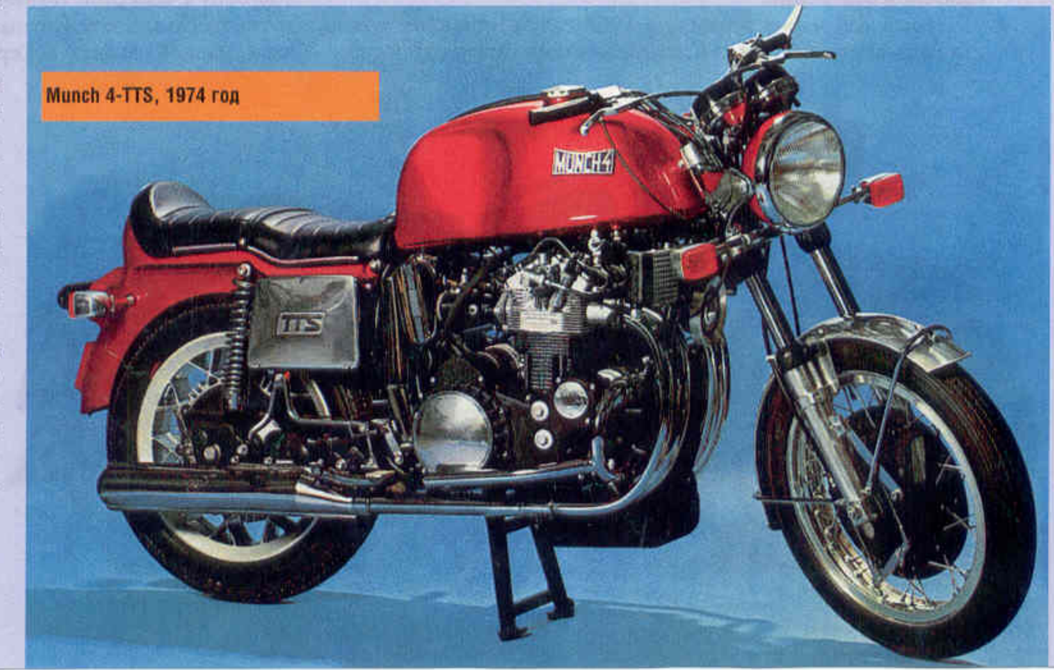
Kreidler Florett Cross, 1976 год

MUNCH

Munch Mammut – хрестоматийный пример удачного применения на мотоцикле автомобильного двигателя. Мотоциклы Munch, которые с 1965 года строил Фридль Мюнх, традиционно оснащались рядными 4-цилиндровыми двигателями NSU. Разве что рабочий объем за четверть века постепенно вырос от 1000 см³ (60 л. с.) на первом «Мамонте» до 2000 см³ (156 л. с.) на модели Munch Titan 2000 (1989 г.). Не раз менялись хозяева, случались перерывы в выпуске машин протяженностью в несколько лет, но Мюнх вновь и вновь принимался ваять «мамонтов». И только когда в 1991 году с ним случился инсульт, история марки, казалось, пришла к логическому финалу. По крайней мере, вряд ли кто-нибудь ожидал столь эффектного «камбэка», каким стал в 2000 году новый Munch Mammut 2000.

Проект этот был осуществлен благодаря огромному энтузиазму и фантастически щедрым финансовым вливаниям немецкого предпринимателя и инженера Томаса Петша. В 1997 году, заручившись поддержкой Фридля Мюнха и получив его согласие принять участие в работе над этим революционным «Мамонтом» (ведь, если честно, мотоциклы Munch до сих пор были просто патологически консервативны), Петш зарегистрировал новую компанию под названием Munch Motorrad Technik GmbH и дал ей старт. Mammut 2000 был полностью готов в апреле 2000 года, а осенью уже гипнотизировал публику на Мюнхенском салоне.

Munch 4-TTS, 1974 год





Munch Mammut 2000, 2000 год

ЗОЛОТОЙ ЗАПАС

Стоящие, во всех смыслах, имена давно в цепких руках: марка NSU принадлежит концерну Volkswagen, Zundapp угодил к китайцам. Но все же еще не забыты славные марки Adler, Ardie, DKW, Tornax, TWN.

ЧЕХИЯ

PRAGA

Мотоциклы конструкции инженера Ярослава Франтишека Коха пользовались заслуженной популярностью в довоенной Чехословакии. Они выпускались в 20-х – 30-х годах под марками J.F.K. (не угадали: это инициалы Коха, а не президента Джона Фитцжеральда Кеннеди), BD, Praga-BD, Praga и собственно Koch.

В 1996 году новые владельцы концерна CKD-Praga приняли решение создать мотоциклетное отделение и возродить марку Praga. Оригинальный мотоцикл двойного назначения разработан с помощью специалистов Jawa. Сегодня модельный ряд Praga состоит из мотоциклов кроссовых (серия CD) и двойного назначения (ED) с моторами объемом 250, 430 и 610 см³. В них комплектующие лучших мировых производителей, что обеспечивает достойное для современного рынка качество, а следовательно, неплохой экспорт. Как показатель: Praga успешно продаются в избалованной, кичливой Англии.

ЗОЛОТОЙ ЗАПАС

Просто злая гримаса судьбы в том, что ушел из жизни легендарный CZ. Братья-славяне, не пора ли его возрождать?



Praga 350 OHC, 1933 год

Вы заметили, успешных и неудачных попыток возрождения – примерно поровну? Что же требуется для удачи? Во-первых, само имя должно отвечать определенным требованиям: быть громким, известным во всем мире и… не слишком старым (довоенные марки, судя по всему, забыты начисто, а потому никому не интересны. Одинокий и безуспешный Excelsior-Henderson лишь подтверждает правило). Приветствуется богатая спортивная история! Главная же предпосылка удачи – наличие денег. Один наш знакомый, американский бизнесмен, еще несколько лет назад неоптимистично оценивал шансы тех, кто предпринимал попытки возродить Indian: «Чтобы такой фокус удался, понадобится много энтузиазма, очень много везения и неимоверно много денег. Боюсь, на третьем пункте эти ребята споткнутся.» Как в воду глядел!

Даже не сомневайтесь: история повторится – больно велик соблазн обзавестись завидной родословной. Трагедии с возрождением уже были, как бы не случился фарс. Скажите, что будет, когда трюк с реанимацией брендов раскусят китайцы? Уже поздно гадать – надо знать: Zundapp провалился же куда-то в прореху их синих штанов…

Exile Hotrod

Дмитрий ДОЛЬНИК, фото Exile Cycles и из архива редакции

«В ГРОБУ ВИДАЛ Я ЭТУ МОДУ!»

ПОЧЕМУ КИНОЗВЕЗДА ДЖОРДЖ КЛУНИ ВЫБРАЛ EXILE

Изгнание, ссылка – понятия эти полны драматизма. Действительно, что ж тут веселого? За одно несчастное яблоко – вон из Эдема! Голыми («в чем мать родила» здесь не скажешь) на мороз. Да еще на входе привратника-херувима поставили с огненным мечом, чтоб назад не пущал. Драматично? Еще бы! Особенно поначалу. А потом поразмыслили изгнанники хорошенько – не больно-то назад и хотелось, в Эдем ваш. Благо (спасибо, кстати, за яблочко) есть чем заняться на досуге…

Англичанин Рассел Митчелл не стал ждать, когда его вышлют, и свалил за океан добровольно. Была ли причина опасаться насильственной депортации – кто его знает. Может, и натворил чего – сейчас-то уж точно не признается. Достоверно известно лишь то, что грозила ему на родине карьера ветеринара. Благородная профессия, спору нет, но душа требовала возвышенного. Кастомайзинга, что ли…

Рассел покинул туманный Глостершир и подался в Калифорнию (да уж, достойное место для ссыльного – край сурового климата и диких нравов) с нелегкой миссией – научить тамошних аборигенов уму-разуму, показать им, темным, что есть настоящий мужской кастомайзинг.

Митчелл еще в родных краях набил руку в этом деле. Его творения даже засвечивались на страницах английской прессы. В 80-х он начинал с кастомов на базе «четверок» Kawasaki, дело дошло до Sportster,



Exile Bar Hopper

Exile Fat Tracker

после чего Рассел сфокусировался на Америке. Попала, бедная, в прицел.

Начиналась история компании Exile Cycles («exile» – изгнанник, ссыльный) в калифорнийском Ван-Нуйсе, а если точнее – в гараже, расположенном за домом Митчелла. Там он на пару со своим бессменным шеф-механиком и правой рукой (не в том смысле, что Митчелл однорукий, совсем наоборот – очень даже рукастый мужик) Джонни Гудсоном чтото остервенело мастерили, процесс сопровождался грохотом и крепкими выражениями. Кончилось тем, что Нэнси, тогдашняя жена Рассела, вышвырнула бедолаг на улицу. Подумаешь, изгнанием больше, изгнанием меньше…

Через несколько лет компания перебазировалась в Солнечную долину – пригород Лос-Анджелеса (города, который, по моим подозрениям, состоит сплошь из пригородов). Чудное место! Десять минут езды в одну сторону – и ты растворяешься в девственной природе национального парка. Десять минут в другую – и ты, пардон, лакаешь крепкие алкогольные напитки в одном из миллиона голливудских баров. Место чудное, но название!.. М-да, Солнечная долина… Если и есть в этом мире вещи абсолютно несовместимые, так это брутальные агрегаты Exile Cycles и джазовая попса Гленна Миллера из «Серенады Солнечной долины». О, Америка, великая и бестолковая…

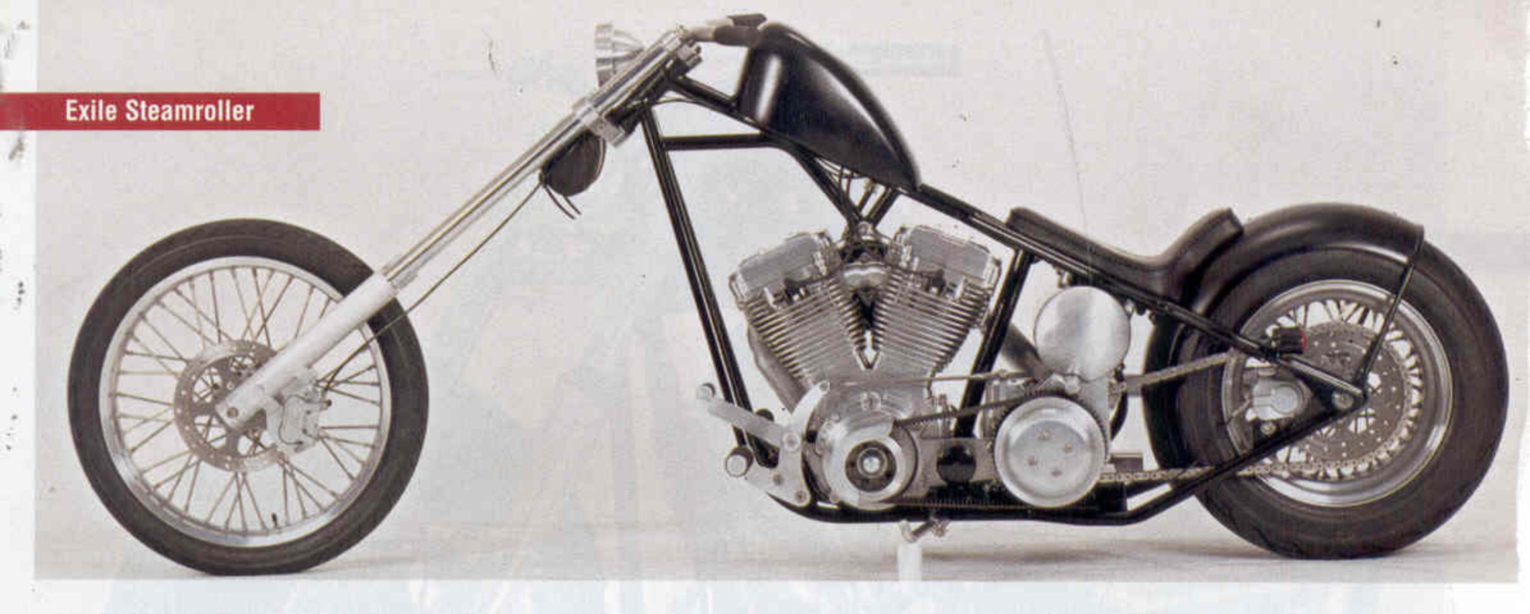
Но вернемся к прозе – остановимся на идейной платформе Митчелла. Ведь кастомайзер без идеологической базы жалок, смешон и обречен.

«Америка, – заявляет Рассел, – кишит безвкусными кастом-байками, строить которые – преступление!» Вот так, без суда и следствия. А как же модные тенденции, спросите? На этот счет у Митчелла есть изящный, удивительно мудрый слоган: «F…ck fashion!» (пропущена буква «U», если кто сомневался). Действительно, причем здесь мода? Аппараты, которые строит сегодня компания Exile, – точь-в-точь такие же, какие она делала десять лет назад, на заре своей биографии. Похоже, что ничего в их облике не изменится и по прошествии следующих десяти. Так что же это за мотоциклы такие, которые вне времени и выше моды?

Это боровы (привет ветеринарам!).



Exile Gearge's Bike


Exile Steamroller

Матово-черные, мускулистые, одноместные, с обязательным кикстартером – не детские игрушки (если и игрушки, то «недетские»). Сплошной хардкор, никаких ярких расцветок и хрома! В первое время раздавались ехидные вопросы вроде: «Уж не из старых ли водопроводных труб выгнут этот руль?» На что Рассел резонно отвечал: «А ты кто такой?» (вольная трактовка стихотворения В. Маяковского «А вы ноктюрн сыграть могли бы на флейте водосточных труб?»). Со временем ехидных поубавилось.


Exile Flamed Chop

Обычная практика Exile – ежегодно строить «напоказ» пару концептуальных байков, а затем уже тиражировать их по заявкам трудящихся.

Визитная карточка компании – «крепыши», лишенные декоративных излишеств («tough & clean»), с толстенными радиальными бубликами на обоих колесах (Рассел ненавидит низкопрофильную резину, так и говорит: «Не-на-вижу!»). Настоящие «бобберы» из 50-х. Или, как говорит Митчелл, смесь современного европейского стритфайтера и гоночного американского флэт-трекера полувековой давности, и все это на стероидах (клише прямо какое-то – дались всем эти стероиды!). Такой стиль Рассел называет «немецким», справедливо отдавая должное германским кастомайзерам, вовсю популяризирующим возврат к «бобберам». Exile использует задний 230-миллиметровый Avon, а в переднюю вилку заталкивает «двухсотку» Metzeler (такую резину на байк и сзади поставить не стыдно, да она, к слову, и есть задняя – какой производитель шин додумается до такой передней?).

По такой схеме выполнены Fat-Tracker с рамой-«софтейлом» (рамы специально для Exile изготавливает известная рамостроительная компания Daytec) и V-твином Total Performance объемом 1852 см³, Bulldog с жесткой задней подвеской и «стоковым» мотором Harley-Davidson Evolution (сейчас эта модель переименована в Bulldozer, дабы не погрызться до смерти с компанией Big Dog Motorcycles, у которой в программе уже есть мотоцикл с таким именем), Bullfighter (более «стритфайтерская» версия «Бульдога») и Fat Bloke с «софтейлом» и 1983-кубовым V-твином от Total Performance. Я тут вот что, глядя на них, подумал. Такие «пузаны» должны неплохо плавать, а если снизить давление в шинах, то и пробираться по болотным топям – ведь богом забытый штат Калифорния испытывает, если не ошибаюсь, недостаток в дорогах с твердым покрытием?

Есть в арсенале Exile и более традиционные ретро-чопперы с жесткой задней подвеской и «рогатыми» рулями-«эйпхангерами» – Bar-Hopper и Flamed Chop. Это «бюджетный» вариант («Ну, не столь «бюджетный», конечно, как серийный Harley-Davidson Sportster 883», – ухмыляется Митчелл). Набор для самостоятельной сборки стоит 18 тысяч долларов, а ежели самому гайки крутить «в лом» – готовь еще семь с полтиной. Серийного «харлеевского» Evolution вполне хватает для настоящего бар-хоппера (bar-hopper – старинный байкерский термин, обозначающий чоппер для «прыжков» из одного бара в другой).

В прошлом году подобный чоппер в стиле «олд-скул», названный просто Hot Rod, Митчелл построил для личного пользования. Черный (ну, с этим понятно), с белыми боковинами шин – совершенно в духе первой волны автомобильного хотроддинга.

В Сан-Валли можно заказать также Steamroller («Паровой каток», так что по-

берегись!) – «длинный» чоппер строгих линий, так называемый «шведский» стиль («немецкий», «шведский» – чувствуете, как мощно грузит Рассел, в очередной раз ненавязчиво напоминая, что именно матушка-Европа – цитадель хорошего вкуса?), с V-твином STD объемом 1967 см³.

Модели Exile Cycles, имеющие более современный «дрегстерный» силуэт с 40-градусным углом наклона вилки, – это «постапокалиптический» Mad Max Chop с 1852-кубовым мотором от S&S или Total Performance и неокрашенный (для Exile, конечно, аномалия, но, само собой, никакой полировки до зеркального блеска!) «цельноалюминиевый» Silver Bullet с мотором Zipper's объемом 1573 см³. Ну, а если вы испытываете пугающую наклонность к «радикальным» чопперам, – извольте заказать THE Chopper (именно так – «THE» заглавными буквами, чтобы подчеркнуть «бескомпромиссность» сего аппарата с 45-градусным «рейком»), оснащенный 1852-кубовым двигателем Total Performance.

Интересное решение использует компания для придания какого-никакого комфорта при езде на «хардтейле» (а «сухари» Рассел любит – мягкой задней подвеской могут похвастаться только Fat-Tracker и Fat Bloke). Сиденья на пружинах, сами понимаете, спасают от телесных потрясений не ахти как. Вот и заказали на известной своими велосипедными подвесками фирме Rock Shox хитрую гидравлику под седло. Теперь, говорят, «софтейл» отдыхает (ой ли, но подход интересный).

Кроме готовых мотоциклов и китов в ценовом секторе от 20 до 50 тысяч долларов, Exile выпускает собственную модельную линию колес, рулей и выпускных систем, «облегающие» крылья Trojan (остроумно названные так в честь популярной в Америке марки презервативов) и предмет особой гордости – тормозные комплекты Sprocket Brake («звездочка-тормоз»). Кстати, компания одна из первых в США наладила выпуск таких механизмов – в середине 90-х использование звездочки в качестве тормозного диска было еще в диковинку.

Связь с Европой не прерывается – Exile применяет на своих мотоциклах и продвигает на американском рынке передние вилки, педали-рычаги-подножки, тормозные «машинки» и переднюю оптику голландской компании SJP Engineering.

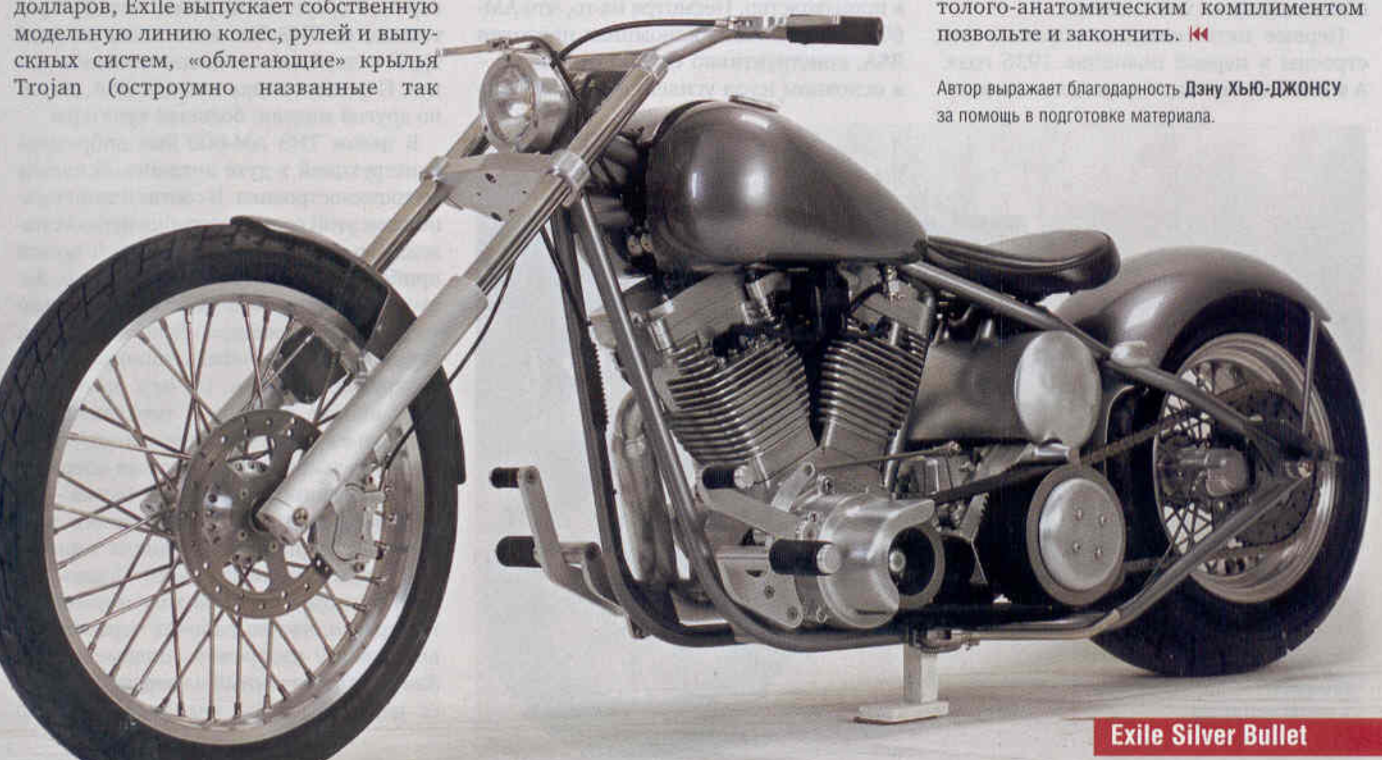
За десять лет компания Exile заработала в кастомайзерских кругах солидную репутацию. Ее мотоциклы неоднократно появлялись на страницах Easyriders и American Iron, Hot Rod Bikes и Street Chopper, IronWorks и V-Twin. Наконец, пару лет назад Митчелл получил высокое звание Master Builder, присуждаемое авторитетным VQ Annual. В новой книге известного фотографа Тома Цимберофа «Art of the Chopper» (шикарные, кстати, снимки!), где представлены двадцать величайших кастомайзеров Америки, нашлось место и для Рассела Митчелла. Вот уж не знаю, много ли потеряла в его лице британская ветеринария, но уж американский кастомайзинг точно коечто приобрел.

Со знаменитой клиентурой у Рассела тоже все в порядке. Недавно для Криса Корнелла (некогда вокалиста Sound-garden, а теперь Audioslave) отгрузили Mad Max Chop с мотором Total Performance объемом 1852 см³. А Джордж Клуни, тот еще перец, заказал у Exile нечто зверское и «индустриальное». Оно и понятно: клиенты-звезды хотят заполучить эксклюзив от именитых кастомайзеров, а те, в свою очередь, не прочь заполучить клиентов-звезд. Довольны в результате и те, и другие.


Джордж Клуни – почитатель продукции Exile.

Послушаем еще раз «ссыльного» Рассела Митчелла: «Американцы – великий народ, но если говорить об их вкусе – нет слов! Язык отнимается!» Меж тем, узрев на дороге общего пользования детище Exile Cycles, среднестатистический американский мотообыватель от восхищения глотает язык и норовит загнуться от асфиксии. Этим двусмысленным патолого-анатомическим комплиментом позвольте и закончить. ⏮

Автор выражает благодарность **Дэну ХЬЮ-ДЖОНСУ** за помощь в подготовке материала.


Exile Silver Bullet

Алексей ПОПОВ, Рига, фото автора и **Алдиса АТХОЛДСА**

ЛУЧШИЙ ИЗ ДОВОЕННЫХ

ТИЗ АМ-600 – ЗНАКОМЫЙ И НЕИЗВЕСТНЫЙ

ТИЗ АМ-600, которые выпускал Таганрогский инструментальный завод №65 имени Сталина, – пожалуй, самые совершенные среди всех довоенных мотоциклов советского производства. История их создания типична для того периода мотопрома. После отказа от производства мотоциклов на Харьковском автосборочном заводе в Таганрог передали документацию по тамошнему 3М-375. Но одновременно завод получил задание адаптировать к условиям советских дорог зарубежный прототип – английский 600-кубовый BSA. Для этого создали группу разработчиков во главе с инженером Я.В. Когановым.

Рабочие чертежи мотоцикла, получившего индекс АМ-600, составили в 1935 году. Хочу подчеркнуть, что, вопреки существующему мнению, литеры «АМ» не означают «армейский мотоцикл». Некоторые исследователи, упорно повторяя эту версию, даже не хотят задуматься о том, как бы они расшифровали в этом ключе литеры «БМ», присвоенные перспективным 1200-кубовым машинам этого же предприятия. Могу предложить вариант: «Бытовой мотоцикл». Это, конечно, шутка, на самом же деле «АМ» и «БМ» были, видимо, просто литерами, обозначавшими тип машины.

Первые пять опытных образцов построены в первой половине 1936 года. А в мае того же года эту модель – по заводской документации ТИЗ-1 – утвердили в производство. Несмотря на то, что АМ-600 внешне очень напоминал прототип BSA, конструктивно сильно отличался – в основном из-за усиления ходовой части и упрощения в целом. Например, верхний треугольник рамы, литой у прототипа, на ТИЗ был изготовлен из двух труб и двух литых соединительных узлов. Передняя вилка взята от BSA, но явно другой модели, большей кубатуры.



Великолепно сохранившийся экземпляр мотоцикла ТИЗ АМ-600 намеренно оставлен в таком состоянии.

В целом ТИЗ АМ-600 был добротной конструкцией в духе английской школы мотоциклостроения. В соответствии с канонами этой школы, коробка передач находилась в отдельном картере, а щиток приборов располагался в бензобаке. Запуск кикстартером осуществлялся только «через декомпрессор». Руль мотоцикла крепился к вилке через резиновые амортизирующие втулки. На нем располагались кнопка сигнала и переключатель света, две вращающиеся рукоятки – справа дроссельной заслонки, слева опережения зажигания, две манетки (левая – декомпрессора, правая – воздушного корректора) и рычаги переднего тормоза (справа) и сцепления (слева). Педаль заднего тормоза – слева по ходу мотоцикла. Интересно, что на рабочих чертежах на виде сверху изображен спидометр типа Smith, установленный на верхней траверсе передней вилки над фарой. Однако


КП размещена в отдельном блоке. Рычаг переключения передач справа на бензобаке. За наклонным цилиндром виден кожух привода магнето.


Штампованный кожух цепи первичной передачи.


Заднее колесо закреплено в раме жестко, без мягкой подвески. Подставка вывешивает заднее колесо – типичное для той поры решение.

в тот момент советская промышленность так и не освоила производство этого точного механизма, и спидометр – совершенно другой конструкции – появился на мотоциклах ТИЗ лишь через три года.

Двигатель мотоцикла – 1-цилиндровый, нижнеклапанный, рабочим объемом 595 см^3, с наклоненным вперед цилиндром. Коленчатый вал разборный. Система смазки комбинированная – под давлением и разбрызгиванием. Отдельная масляная магистраль смазывала направляющую втулку впускного клапана.

Карбюратор МК-17 типа Amal имел вполне современную для той поры конструкцию. Его корпус поначалу изготавливали из бронзы, позднее – из легких сплавов.

4-ступенчатая коробка передач практически полностью повторяла конструкцию BSA. Сцепление – многодисковое, сухое: семь фрикционных дисков расположены между металлическими ведущими и ведомыми. На левой цапфе коленвала установлен пружинный демпфер для сглаживания рывков в трансмиссии, смазка цепи – через специальный патрубок, служащий одновременно и сапуном двигателя. Весь механизм первичной передачи заключен в защитный кожух.

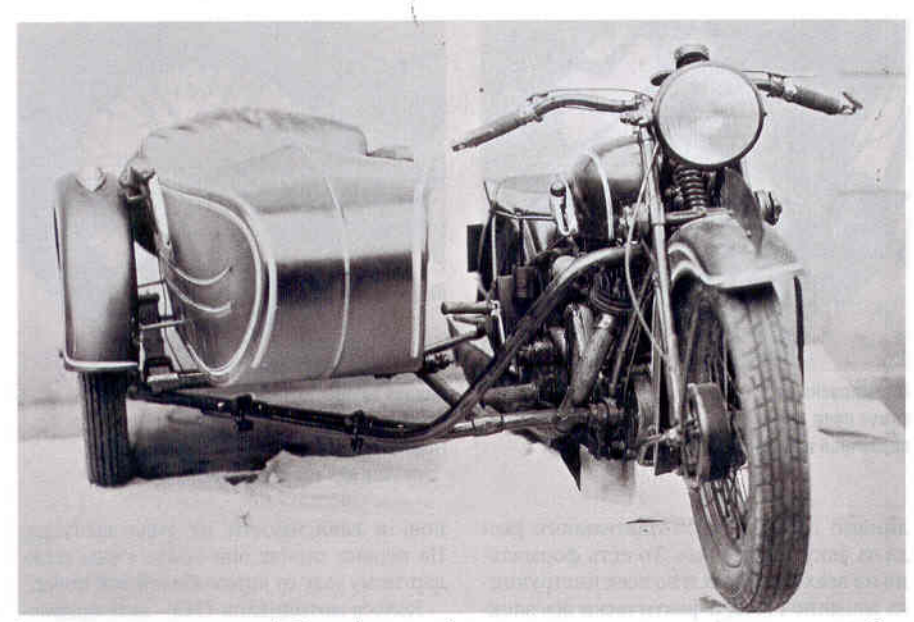
С самого начала конструкторы предусмотрели использование в системе электрооборудования магдино, т. е. объединенных в единый агрегат магнето и генератора («динамо» по терминологии тех лет), однако из-за задержек в освоении этого узла пришлось временно устанавливать простое магнето. Поэтому на мотоциклы на заводе монтировали электропроводку, предусмотренную для схемы с магдино, а часть незадействованных проводов укладывали под щиток приборов. Упоминания о магнето в заводской инструкции нет, зато в «Наставлении по войсковому парковому обслуживанию мотоцикла «АМ-600» от 1938 года можно найти специальный раздел о правилах ухода за аккумуляторными батареями, который начинается с фразы: «Отсутствие на мотоциклах «АМ-600» динамо требует особо тщательного ухода за аккумулятором». То есть формально на всех чертежах и во всех инструкциях магдино было, а фактически все электрооборудование, кроме системы зажигания, работало от аккумулятора, который приходилось периодически подзаряжать. Магдино МД-132 появилось, видимо, не ранее 1939 года.

Интересно, что проводка мотоцикла выполнена очень качественно, и на каждом проводе крепилась латунная бирка с его номером.

Звуковой сигнал, скопированный с американского образца, был единым для большинства советских мотоциклов того времени, так же как и задний фонарь, аналог немецкого Bosch. Фары – разных типов, в зависимости от года выпуска. На первых сериях они аналогичны стандартному узлу от автомобилей той поры.

Колеса мотоциклов ТИЗ – взаимозаменяемые, соединенные с тормозными барабанами через шесть цилиндрических пальцев, расклепанных в самих барабанах. Размерность шин – 4,00-19. На ранних машинах устанавливали покрышки с протектором, аналогичным тому, что использовался на легких артсистемах и легковых автомобилях ГАЗ, а чуть позже промышленность освоила производство специальных мотоциклетных дорожных шин. Во время войны появились шины 3,75-19 с протектором «елочка», предназначенные для М-72, но они использовались также и на ТИЗ АМ-600.





Стандартная версия с коляской. Дверной проем в боковом прицепе на ранних версиях – скругленный, на поздних – квадратный. Колесо коляски взаимозаменяемо с колесами мотоцикла.

Мотоцикл мог эксплуатироваться как в одиночном варианте, так и с боковым прицепом. Коляска крепилась к мотоциклу в четырех точках. Существовало несколько модификаций «люлек». На заводских фотографиях можно увидеть версию гражданской коляски, с эффектным круглым корпусом и накладной звездой спереди. О сохранившихся экземплярах таких колясок, к сожалению, ничего не известно – судя по всему, это были опытные образцы. В армии на коляски монтировали различные кронштейны для крепления инструмента и ящиков для боезапаса, а также турели для пулеметов ДТ и ДП. Во время войны мотоциклы ТИЗ комплектовали и колясками типа М-72.

Конструкцию мотоцикла постоянно совершенствовали. Модифицированная машина образца 1939 года получила заводское обозначение ТИЗ-2. На мотоцикле появился спидометр, для установки его привода пришлось немного изменить нижнюю часть передней вилки с левой стороны. Были усилены и рычаги самой вилки. Маслозаливную горловину перенесли в переднюю часть двигателя. Была изготовлена также отличавшаяся обилием хромированных деталей опытная гражданская версия, на которой приборный щиток на бензобаке был заменен амперметром и замком зажигания в фаре.

Проведенные в 1940 году испытания учитывали опыт войны в Европе. Стало ясно, что мотоциклу требуется серьезная модернизация, которую и осуществили в том же году. Крылья мотоцикла стали менее глубокими, получив также провальцованное ребро посредине. Но главное – был модифицирован двигатель. Головку цилиндра стали делать из алюминиевого сплава, увеличилась площадь оребрения цилиндра. Возросший объем масляного резервуара в картере мотора вкупе с измененной конструкцией масляного насоса позволил улучшить тепловой баланс двигателя. В таком виде мотоцикл и встретил военный 1941 год. Предприятие тогда ежемесячно выпускало около 300 машин.

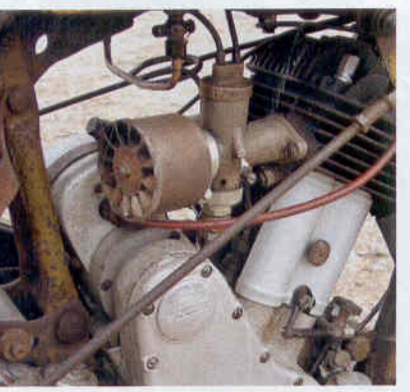
Согласно постановлению СНК СССР и ЦК ВКП(б) за №456-189сс от 4 марта 1941 года на ТИЗе, параллельно с расширением производства модели АМ-600, предписывалось освоить изготовление нового мотоцикла М-72. План на 1941 год предусматривал изготовление 1500 М-72, но из-за срочной эвакуации предприятия он остался невыполненным. В октябре 1941 года предприятие было переброшено в Тюмень, на площади бывшего пивоваренного завода. Освоить производство М-72 так и не удалось, поэтому из вывезенного задела деталей стали вновь собирать ТИЗ АМ-600. Первые 30 мотоциклов были готовы в сентябре 1942 года.

Мотоциклы военного времени отличала, прежде всего, упрощенная комплектация. На многих отсутствовали приборные щитки, передние вилки сваривали, а не паяли. До ноября 1943 года удалось собрать 614 мотоциклов, после чего запас деталей истощился. В том же месяце решением ГКО оборудование и кадры были переданы для укомплектования Горьковского мотозавода.

Мотоцикл АМ-600 с самого начала предназначался для использования в армии. Широко известны кадры довоенной хроники парадов на Красной площади, на которых видны стройные ряды мотоциклов ТИЗ АМ-600 с ручными пулеметами ДТ на руле. Правда, такой вариант установки оказался абсолютно непригодным для боевого применения, и во время войны пулемет устанавливали только на коляске.

Мотоцикл служил не только для доставки пулемета на линию огня – чаще всего его использовали для посыльной службы. На архивных фото довоенного и военного времени очень часто изображены мотоциклисты-посыльные со срочными пакетами.

Интересно, что в конце 30-х годов родился проект бронированного армейского мотоцикла с коляской на базе ТИЗ АМ-600. Для уменьшения габаритов мотоциклетный руль предполагалось заменить автомобильным. Бронированный



Воздушный фильтр закреплен на карбюраторе. На ранних сериях он соединялся с карбюратором через переходное колено.



Задний фонарь легко снимается, его можно использовать в качестве переносной лампы.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Модель	ТИЗ АМ-600
Годы выпуска	1936 - 1943
Сухая масса, кг	185
База, мм	1420
Объем бензобака, л	17
Макс. скорость, км/ч	95
Двигатель	1-цилиндровый, 4-тактный, нижнеклапанный
Рабочий объем, см³	595
Размерность, мм	85/105
Макс. мощность, л.с. при об/мин	16,5/3800
Коробка передач	4-ступенчатая
Рама	трубчатая, стальная
Передняя вилка	параллелограммная
Тормоза	барабанные



Приборный щиток (амперметр, указатель давления масла, замок зажигания) встроен в бензобак.

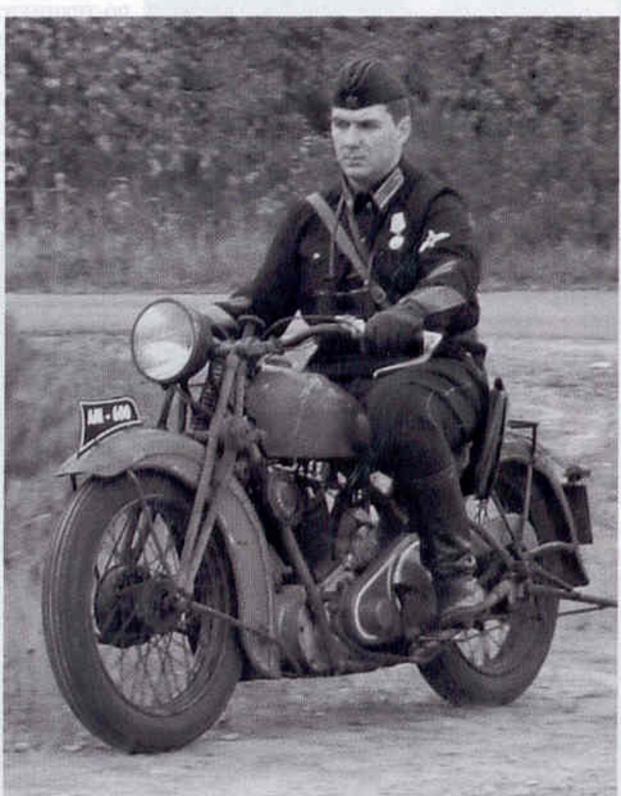


По обеим сторонам передней вилки размещены регулируемые фрикционные демпферы для гашения колебаний.

кожух закрывал переднее колесо, а на самом мотоцикле стояли легкие противопулевые щитки. Стрелок с пулеметом ДТ размещался лежа в коляске. Нельзя сказать, что этот проект был полностью нереальным – подобные идеи разрабатывали в Германии и Швеции, англичане же в годы войны делали нечто подобное на основе мотоцикла Norton Big Four.

Сохранилось довольно много мотоциклов АМ-600 – их и сделано было немало, и достаточно надежная конструкция машины позволяла долго ее эксплуатировать. Получив в свою коллекцию оригинальный и полностью комплектный ТИЗ, я сразу же решил оставить его в таком виде, в каком он дошел до наших дней. Все же пришлось изрядно потрудиться. Требовал ремонта механизм кикстартера, была отсоединена электропроводка, перекрашены бензобак и щиток первичной цепи. Бензобак удалось отчистить от верхнего слоя краски, а вот щиток пришлось перекрасить. Вообще, уйма времени ушла на очистку и отмывку всех деталей мотоцикла. Затем пришла очередь магнето, которое я разобрал и промыл, а попутно убедился в его отличной сохранности. Доступ к контактной группе, скрытой под верхней крышкой, затруднен – чтобы контролировать момент размыкания контактов, приходится демонтировать карбюратор.

Но, так или иначе, все проблемы были решены, и настало время первого выезда. Впечатление от езды на ТИЗ АМ-600 – самое благоприятное. Мотоцикл весьма устойчив и обладает спокойным нравом. Запас тяги позволяет спокойно двигаться с минимальными скоростями на высших передачах. У нижнеклапанного мотора большой крутящий момент, однако о резких ускорениях стоит забыть сразу. Тормоза, особенно задние, очень резкие, колесо легко заблокировать – и это была, пожалуй, единственная неприятность в поездке. ⏮



➔ НОВОСТИ

ОХОТА НА «ВОЛКОВ»

Разгар мотосезона'04 оказался «горячим» для российских дилеров Ирбитского мотозавода: всю продукцию покупатели «смели», а новые машины получить с завода невозможно. ИМЗ оказался не готов к всплеску спроса на «Волков», тем более, что основная их масса уходит на Запад, большая партия мотоциклов с колясками была продана в Ирак. Увеличить же объем производства предприятие не в силах. Как в советские времена, на «тяжелые» мотоциклы выстроилась очередь.

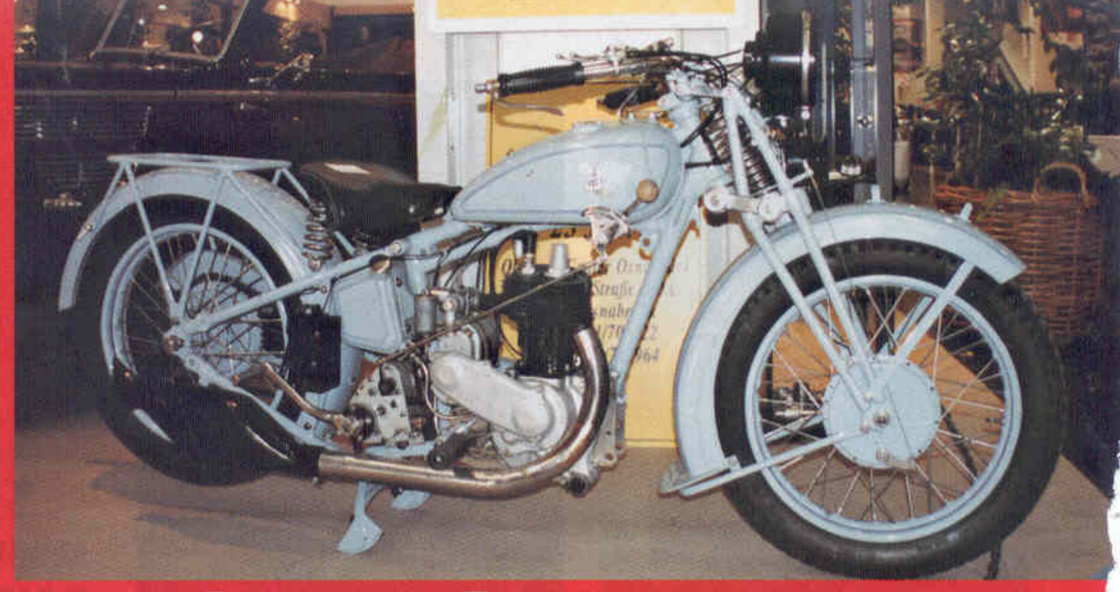
МОКИКИ ПОЕДУТ В ЗАПОЛЯРЬЕ

Предприниматель из Моравии, одной из областей Чехии, Ярослав Холик в небольшой мастерской наладил выпуск мини-мокиков JH-Pento с моторами Franco Morini. То, что внешностью и компоновкой они напоминают «Стэллу», выпускавшуюся в прошлом на Рижском мотозаводе, не случайно. Ярослав в то время сотрудничал с этим предприятием, пытался продавать латышскую продукцию в бывшей Чехословакии. Недовольный качеством моторов V50, он наладил контакт с Franco Morini, но тут на Рижском мотозаводе остановилось производство. Дело продолжил сам: слегка изменил дизайн, внедрил моноподвеску заднего колеса. Сегодня выпускаются малыми партиями три варианта мокика – Sport, Mono, Twing, на подходе более современный Tomahawk.



Демонстрируя надежность машин, Ярослав и его сын Ян в прошлом году заехали в Татрах на высоту 2800 м. В этом планируют за 11 дней преодолеть 6000 км, крайняя точка маршрута – заполярный Мурманск. А уж ежели до него доберутся, то, считает Ярослав Холик, можно смело взяться покорять российский моторынок.

Великолепно восстановленная Victoria незаметной стояла на стенде с дорогущими автомобилями – эдакое «скромное обаяние буржуазии». Некоторые характерные детали помогают опознать ее как довольно редкую версию KR 20 HM образца 1933–1934 годов.



ПИРШЕСТВО РЕТРОМАНОВ

Евгений ПЕВЗНЕР, фото автора

ШОУ ОЛДТАЙМЕРОВ В ЭССЕНЕ



Этот Royal Enfield выступал «носителем» коляски Wallow («Ласточка»).С изготовления «летучих» боковых прицепов началась история знаменитой английской автомобильной фирмы Jaguar.



Знаменитый мотороллер NSU Lambretta, выпущенный в 1954 году. Сомневаюсь, что компания комплектовала машины детскими колясками, но все вместе, согласитесь, выглядит весьма антуражно.

Крупные выставки принято проводить в крупных городах – для России это норма. Для Германии – ни в коем разе. Во всяком случае, один из крупнейших выставочных комплексов этой страны, побольше пресненского «Экспоцентра», расположен в небольшом Эссене. Комплекс загружен постоянно, но одно событие особенно важно для любителей ретро-техники: каждой весной здесь проходит знаменитая «Техно-классика». Мероприятие это трудно охарактеризовать одним словом, поскольку это и выставка техники, и ряды торговли всем, что имеет отношение к авто-мото-ретро-теме, многие экспонаты привозят специально на продажу. В основном «Техно-классика» – своеобразная «высшая лига» европейской школы реставрации.

Правда, как утверждают знатоки, нынешний год оказался «неурожайным»: мотоциклов мало. Но давайте совершим краткую экскурсию по залам – здесь есть от чего прийти в восторг. ⏮



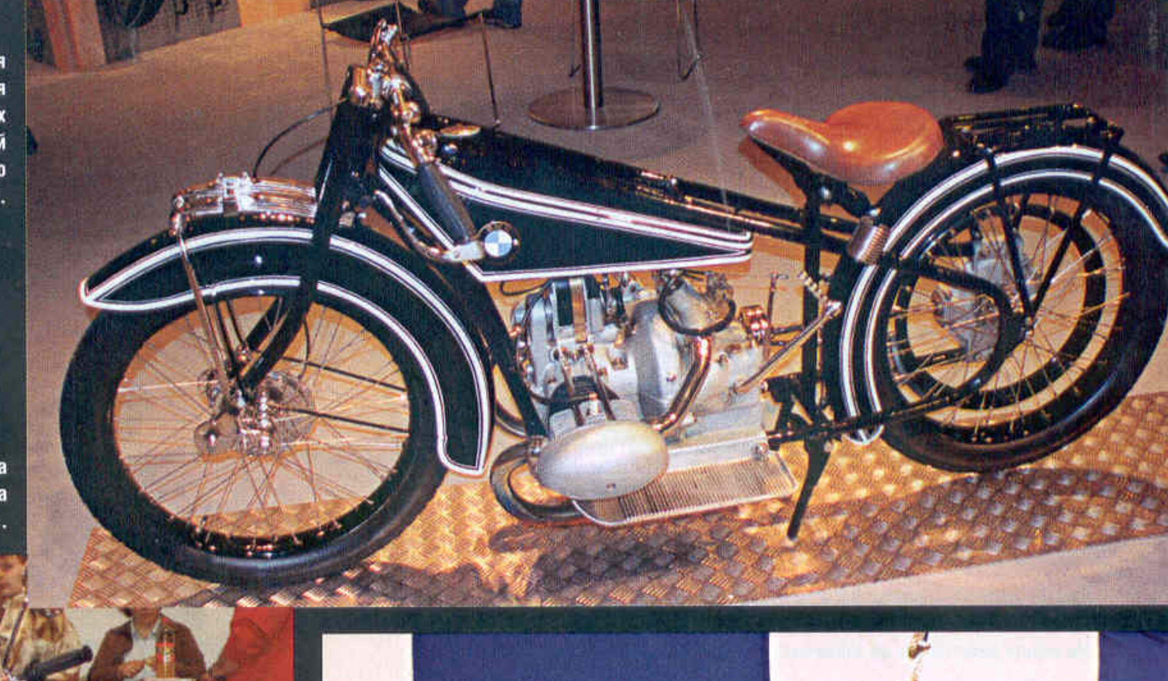
Такие моторикши в 60-е годы выпускались в ГДР на базе 50-кубовых скутеретт Simson.

Самым древним мотоциклом выставки стал вот этот скромный Royal Enfield с 2-тактным 225-кубовым двигателем и 2-ступенчатой коробкой передач. Не верьте дате «1912» на табличке – эта модель дебютировала в 1914 году.

Настоящий DKW RT 350, послуживший прототипом нашим 2-цилиндровым «Ижам». Аппарат 1955 года выпуска. Боковую коляску фирма Binder строила специально для этой модели, а задний прицеп – чехословацкого производства. Но по стилю вполне соответствует.

В нынешнем году исполняется 100 лет со дня рождения выдающегося немецкого мотогонщика Эрнста Хенне (Ernst Henne). На стенде BMW представлен рекордный компрессорный мотоцикл, на котором 28 ноября 1937 года Хенне установил продержавшийся 14 лет мировой рекорд скорости – 279,5 км/ч.

Спортивная 15-сильная версия BMW R 37, развивавшая скорость до 115 км/ч. На таких машинах в 1925 году в общей сложности было выиграно почти 100 соревнований.



Hercules K 50 RL 1976 года на стенде объединенного клуба «Крайдлер – Геркулес».





MZ RT 125/3 (1959 год) – послевоенная «социалистическая» ветвь семейства знаменитых мотоциклов DKW RT 125.



Самый знаменитый изо всех автомобилей с мотоциклетными двигателями – 3-колесный английский Morgan. Данный экземпляр оснащен 1000-кубовым двигателем Matchless жидкостного охлаждения.



«Прикол»? Нисколько, эта странная штука – гоночный автомобиль немецкой фирмы Hanomag. Плетеный кузов-корзина взамен железного – для облегчения веса, 1-цилиндровый 500-кубовый мотор роднит машину с мотоциклами.

Бубль-гум! Да нет, верьте или нет, но это продукт авиационной компании с устрашающим именем Heinkel. А после войны (с 1955 по 1958 годы) она строила такие «кабиненроллеры» с дверью спереди и 2-тактным 1-цилиндровым двигателем.

На стенде одного из клубов целая диорама автомотожизни Западной Германии 50-х годов.

НЕ ДЛЯ ШОУ

Александр **БОРИСОВ**, Москва,
фото **Дмитрия ИВАЙКИНА**



От базового «Урала» в нем осталось очень мало деталей, которые бы не были переделаны или хотя бы немного не доработаны. Раму переварил полностью. Варил на стапеле, постоянно проверял геометрию конструкции. Базу увеличил за счет вставок, усиленных косынками и трубами.

Мотор тоже «перетряхнул». В головках расточил впускные каналы под карбюраторы К-68 (в них проходное сечение больше) и отполировал. Установил алюминиевые цилиндры с напылением вместо гильз, кованные поршни диаметром 78 мм и кольца от двигателя автомобиля Renault. В моторе отличная компрессия, он совершенно не греется и очень быстро остывает после остановки. Как-то в дальней поездке пришлось опустить иглы в карбюраторах вниз до предела, но и тогда двигатель не подвел. Сложности возникали только при холодном запуске – двигатель не сразу схватывал. Раздражала течь из-под головок. Хороший фрезеровщик помог – теперь головки не «сопливят».

Надежности двигателю добавили импортные автомобильные высоковольтные провода с абсолютно герметичными свечными колпачками. Как-то проехал 250 км в сильный дождь с постоянной скоростью 80 км/ч – и ни одного сбоя. Со штатными колпачками в подобных ситуациях движок захлебнулся бы.

Глушители делал сам. Взял тонкостенную трубу диаметром 74 мм и на прессе при помощи специально сделанных пресс-форм выдавил все сужения и закругления. Внутрь вставил самодельную «флейту», в которой есть перегородки. Газы проходят не напрямую – рассеиваются по внешней трубе, а затем снова попадают во внутреннюю. И так несколько раз. Звук получился сочный, приятно басовитый.

На мотоцикл установил штатные КПП и редуктор главной передачи, сохранил и «ураловский» маятник. Кардан купил от «Вояжа», но с коробкой соединил через обычную «ураловскую» муфту.

Перья передней вилки «ижевские» с очень жесткими самодельными траверсами. Угол ее наклона увеличил. Хотя дорожный просвет уменьшился, перья удлинять не стал, чтобы не ухудшить

управляемость. Стойки руля на траверсах тоже самодельные. Задние амортизаторы немного доработал – перебрал их, отхромировал стаканчики. Верхний установил как положено, а нижний, подрезав, перевернул, чтобы скрыть регулирующее устройство.

Оба колеса купил в магазине уже оттюнингованными. В целом приобретение удачное, но отбалансировать их можно бы и лучше. Переднее с «ураловским» ободом на 19 дюймов и другой ступицей под установку «ижевского» тормозного диска. Ось выточил новую, после установки самодельных траверс расстояние между перьями – 250 мм, и штатная деталь оказалась короткой. Заднее колесо собрано из обода «Вояжа» на 16 дюймов и штатной «ураловской» ступицы.

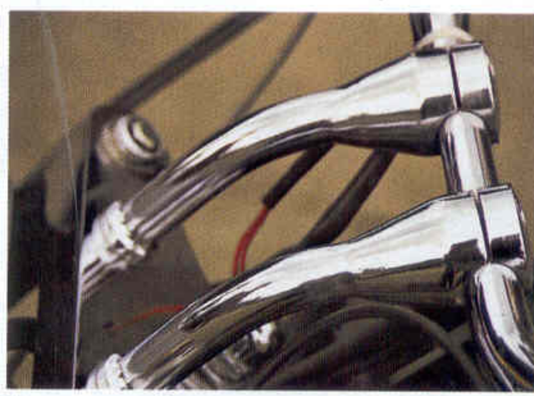
Тормозные механизмы не трогал: спереди – «ижевский» дисковый, сзади – обычный ирбитский, но для «ижевской» гидравлики купил армированный шланг.

Бак – от К-750. После переделки он стал длиннее на 5 см, его емкость увеличилась до 27 литров. Чтобы при поворотах в него не упирались перья вилки, сместил его назад. Трос от спидометра и все провода пропустил не сквозь бак, а по нему.

Переднее крыло взял от «Минска». Над задним пришлось поломать голову. Выколотил деталь вручную из листа толщиной 0,8 мм. Теперь она одновременно и кожух стоп-сигнала. Прикидывал, какой установить стопарь. С одной стороны, он, в угоду стилю, должен быть небольшой. Но на большом крыле маленькая деталь «терялась». В конце концов, перевесили соображения безопасности, и я установил стандартный оппозитовский: большой фонарь хорошо виден не только ночью. Да и смотрится он неплохо.

С фарой тоже сообразил не сразу. Первоначально видел ее небольшой, круглой и хромированной. Но когда была готова задняя часть мотоцикла, стало ясно – гармонировать с ней будет только фара от «Оки». Кожух фары сделал сам, в тот момент отхромировать его не удалось, и я его временно покрасил. Когда же мотоцикл был собран, оказалось, что хром на этой детали вовсе ни к чему. Темная краска как бы уменьшает большую деталь, и передок смотрится гармоничнее. Задние указатели поворотов (весьма яркие) приспособил от какого-то грузовика 60-х годов. Передние – обычные мотоциклетные.

Педали управления подгонял по месту: друг садился, вытягивал ноги, а я прикидывал, куда их приварить. «Костюмчик» не велик, не короток и «в коленках не тянет».



Самодельные стойки крепления руля на самодельной траверсе.



Глушитель из тонкостенной трубы со встроенной «флейтой».

Общие данные: сухая масса – **242 кг** ■ длина – **2540 мм** ■ база – **1550 мм** ■ высота по седлу – **650 мм** ■ дорожный просвет – **140 мм** ■ объем бензобака – **27 л.** **Двигатель:** – «Урал» с алюминиевыми цилиндрами с напылением вместо гильз, коваными поршнями и кольцами от двигателя Renault ■ рабочий объем – **649 см³**; диаметр × ход – **68х68 мм** ■ мощность – **40 л. с.** ■ карбюраторы – **К-68** ■ сцепление – штатное ■ передаточное отношение главной передачи – **3,88** («девятка») ■ карданный вал – от «Вояжа». **Ходовая часть:** рама – «Урал», полностью переделанная ■ передняя подвеска – перья «Иж» ■ траверсы – самодельные ■ задняя подвеска – штатная. **Тормоза:** передний – гидравлический «Иж» с армированным шлангом ■ задний – штатный. **Шины:** передняя – **110-19"** ■ задняя – **140/90-16"**. **Электрооборудование:** генератор – **500 Вт** ■ фара – от «Оки».

Ходовая часть получилась весьма удачной. На скорости 80 км/ч можно отпускать руль без опасения упасть. Мотоцикл не болтает, не уводит. И это при достаточно мягкой подвеске. Единственный недостаток – трудно ехать по пересеченной местности: мал дорожный просвет. Даже «лежачих полицейских», бывает, задеваю глушителями. Но благодаря низкому центру тяжести устойчивость и управляемость выше всех похвал. Мотоцикл можно «класть» в поворотах чуть не до головок цилиндров.

Я старался сделать практичный аппарат, а не шоу-байк. Он удобен и для дальних поездок, и для городской суматохи. Словом, самоделкой доволен.




1 "МОТО-ДОМ в ОЧАКОВО"
Официальный дистрибьютор "Балтмоторс Групп"




МОТОЦИКЛЫ, МОТОРОЛЛЕРЫ, ATV
ГЕНЕРАТОРЫ, ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ
ПРОДАЖА В КРЕДИТ И ЛИЗИНГ
СЕЗОННОЕ ХРАНЕНИЕ
КАЧЕСТВЕННОЕ
ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ
МОТОЦИКЛОВ, МОТОРОЛЛЕРОВ,
ATV, ГЕНЕРАТОРОВ, ЛОДОЧНЫХ МОТОРОВ
ГАРАНТИЯ НА ВЫПОЛНЕННЫЕ РАБОТЫ 1 ГОД
ЭВАКУАЦИЯ
СТЕНД ИЗМЕРЕНИЯ МОЩНОСТИ ВАШЕГО МОТОЦИКЛА


YAMAHA

ТЕХНИКА С ГАРАНТИЕЙ²

СКУТЕРЫ И МОТОЦИКЛЫ KYMCO ОТ КОМПАНИИ «МАСКО-ИСТ»

Эта компания – официальный импортер в Россию техники тайваньской марки KYMCO (Kwan Yang Motor Co.). Это та самая техника, которая с успехом продается в более чем 100 странах мира. Модельный ряд мотопродукции компании представлен более чем 45 моделями скутеров, макси-скутеров, мотоциклов, утилитарных и спортивных ATV. Подтверждение уверенности для покупателей в высочайшем качестве приобретаемой корейской мототехники – предоставление на весь модельный ряд 2-летней гарантии без ограничения пробега.

Это первый уровень гарантии. Но есть и второй. «Маско-Ист» планирует создать дилерскую сеть и обеспечить безупречное сервисное и гарантийное обслуживание каждому владельцу мототехники KYMCO на всей территории РФ. Дилеры предлагают в полном ассортиментном объеме оригинальные запчасти для ремонта и сервисного обслуживания техники, а также широкий выбор аксессуаров. Таким образом, клиенты «Маско-Ист» получают гарантию в квадрате.

MOVIE 125XL



Если мощности и скорости 50-кубовых вам недостаточно, выбирайте Movie 125XL. Приятный дизайн в сочетании с четырехтактным мотором доставит владельцу удовольствие от езды.
Общие данные: двигатель – 4-тактный; воздушное охлаждение. Рабочий объем – 125 см³. **Ходовая часть:** передняя шина – 120/70-12; задняя –130/70-12; передний тормоз – дисковый, задний – барабанный; сухая масса – 118,8 кг.

SUPER FEVER ZX50



Надежный и практичный, в прошлом году ZX50 стал одним из самых продаваемых скутеров в Европе. За приемлемую цену покупатель получает отлично оборудованный скутер с 12-дюймовыми колесами и большим багажником.
Общие данные: двигатель – 2-тактный; воздушное охлаждение. Рабочий объем – 49,5 см³. **Ходовая часть:** передняя и задняя шины – 120/70-12; передний тормоз – дисковый, задний – барабанный; сухая масса – 87 кг.





Мотоцикл двухцветной окраски, с обилием хрома, на нем V-образный 4-тактный двигатель OHC. Машина не оставит равнодушными мотоциклистов – приверженцев старого доброго chopper style.
Общие данные: двигатель – 4-тактный; воздушно-масляное охлаждение. Рабочий объем – 124,1 см³. **Ходовая часть:** передняя шина – 3,00-18; задняя –130/90-15; передний тормоз – дисковый, задний – барабанный; сухая масса –155 кг.

COBRA CROSS 50



Скутер выполнен в стиле внедорожника. Этот аппаратик с мощным двигателем словно создан для российских дорог. **Общие данные:** двигатель – 2-тактный; воздушное охлаждение. Рабочий объем – 49,5 см³. **Ходовая часть:** передняя шина – 120/90-10; задняя – 130/90-10; передний тормоз – дисковый, задний – барабанный; сухая масса – 95,5 кг.



SUPER 9 A/C

Идея его дизайна навеяна особенным духом, парящим в мире мотогонок. Super 9 выпускается с воздушным и жидкостным охлаждением. Надежность техники, достигнутая в результате применения современных технологий, отличает этот скутер от подобных.
Общие данные: двигатель – 2-тактный; воздушное/жидкостное охлаждение. Рабочий объем – 49,5 см³. **Ходовая часть:** передняя шина – 120/70-12; задняя –130/70-12; передний тормоз – дисковый, задний – барабанный; сухая масса –106 кг.



VENOX 250

«Жемчужина» модельного ряда KYMCO – круизер Venox 250. Оригинальный дизайн и прекрасно спроектированный двигатель V2 DOHC оставляют великолепные ощущения от езды на байке. Модель высоко оценили европейские журналисты-испытатели, их восторги разделили владельцы нового Venox.
Общие данные: двигатель – V-образный DOHC 8-клапанный; жидкостное охлаждение. Рабочий объем – 252 см³. **Ходовая часть:** передняя шина – 120/80-17; задняя –150/80-15; передний тормоз – дисковый, задний – барабанный; сухая масса –190 кг.

ЛАЗАРЕТУ НАДОЕЛО ЖДАТЬ

Французская школа тюнинга – это нечто! Мы уже писали («Мото», № 1-04) об одном из самых ярких представителей этого сумасшествия – Людовике Лазарете. Недавно герой отличился – представил парочку байков с моторами Yamaha. Найдутся скептики, которые ткнут носом в один из них – с 1600-кубовым двига-



телем Wild Star и заявят: да ведь идею-то он «слизал» с прототипа 5-летней давности Yamaha MT-01! На что мы резонно ответим: так ведь надоело ждать, пока японцы сами сподобятся воплотить мечту в реальность. Тем паче, что их идеи француз реализовал с чисто галльским изяществом. Другая «птичка» – та, что с мотором V-Max, – еще круче: от рамы Лазарет оставил одни ошметки, сделав силовой агрегат главным несущим звеном аппарата. Рычажные подвески – спереди и сзади, причем с консольным креплением колеса. Но самая забавная «примочка» – видеокамера и жидкокристаллический дисплей вместо зеркал заднего вида.



Фото Lazareth

СПАСЕНИЕ ПОКУПАЮЩИХ...

Половина сезона, считай, позади, а в редакцию ломятся: хочу кататься – помогите подобрать скутерок, чтобы не оказался дрянью… И чуть ли не за рукав тянут в магазин. Братцы, поможем. Но – советом (вас ведь много!). Не простым, а квалифицированным – тех, кто в этом деле «собаку съел». Ваши консультанты – **Александр КАЗАКОВ**, ведущий специалист сервис-центра компании «Скутершоп», и **Петр МАРКОВ**, гл. редактор интернет-журнала «Скутер Дайджест».

– Если не хотите «пролететь», усвойте, что приличный секонд-хэнд продают в магазинах респектабельных – здесь техника получше, но и цены на нее повыше. В магазинах попроще предлагают скутеры после долгой и активной эксплуатации в Японии, а порой и в России пережившие капитальный ремонт или едва ли не сравнимую с ним предпродажную подготовку. Можете купить машинку и у частника.

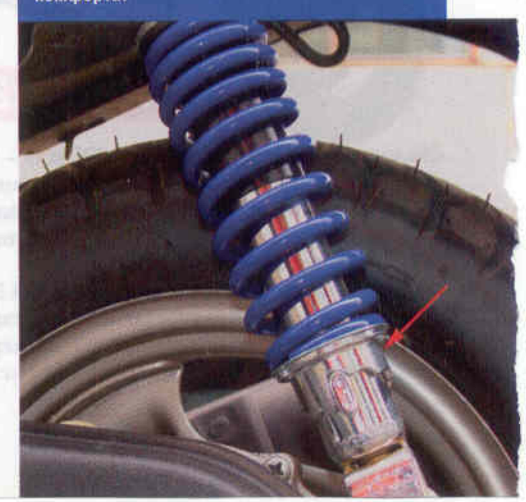
В «сером» потоке за $300–400 часто предлагают скутеры старых моделей и давних годов выпуска, а выдают их за «рожденных» в 1997–1998 годах. Среди них много аппаратов, изрядно поколесивших по Владивостоку и Москве. Их скупают по дешевке, потому что они не на ходу, заезженные, а, случается, и краденые. Обычно весь выбор в таких торговых точках – не больше 5–10 штук. Сэкономив здесь на покупке $50, рискуете впоследствии потерять намного больше. Бывают исключения из этого правила, но они очень редки.

Дешевле всего товар «из третьих рук». Это может быть что угодно: «полумертвая» техника, неисправная, пережившая неумелый ремонт, а может, и аварию. Наконец, здесь чаще всего встретишь ворованное.

Что еще нужно понимать? Год выпуска аппарата – не самое существенное. Иногда скутер 91-го года выпуска продают дороже, чем 95-го, но оправданно: он в лучшем состоянии. Известен случай, когда Suzuki Landie 1978 г. купили аж за $650 – он был в прекрасной форме.

О ликвидации обнаруженных при покупке неисправностей. Они бывают разными. Замена поршневой, коленвала или зажигания – не проблема (в Москве можно отремонтировать практически все), лишь изрядно облегчит кошелек (с другой стороны, необходимость провести такой ремонт – повод уговорить самого

Регулировка преднатяга пружины поможет добиться максимального комфорта.



себя установить тюнинговые детали), а пробитый глушитель заварит любой грамотный сварщик. Но пластиковую облицовку на некоторые модели и модификации просто не найти. Ни за какие деньги! Так что, заметив поврежденный пластик, вы получаете хороший повод заговорить с продавцом о снижении цены.

Если аппарат явно старый, а мотор в отличном состоянии, то постарайтесь выяснить, где и кто его ремонтировал, что поменяли. Если выясните, что новая поршневая работает со старым коленвалом, то, очень возможно, вскоре после покупки «колено» будете менять уже вы.

Неисправности в карбюраторе выдают перебои в работе мотора в том или ином диапазоне оборотов. Возьмите на заметку: плохо запускается (а то и не запускается вовсе) и неустойчив на «низах» тот мотор, в котором обломаны лепестки клапана (если он предусмотрен конструкцией). Или установлен «неродной» карбюратор. Те же симптомы дает и полностью изношенная поршневая. Если увидите оторванный или пробитый воздухофильтр, будьте уверены, что ремонт двигателя не за горами. Мотор не раскручивается до высоких оборотов? Это признак закоксованного глушителя.

Если пластик скутера ремонтировали или меняли, то, вполне возможно, что он побывал в серьезной аварии, а, значит, геометрия и целостность ходовой может быть нарушена. Проверьте жесткость крепления передней вилки и силового агрегата – «ревизию» проведите, установив аппарат на центральную подставку. Люфт того и другого узла относительно продольной оси скутера говорит о неисправности сайлент-блоков и подшипников рулевой колонки, люфт колес на оси – об износе подшипников.

У техники каждого из производителей существуют свои особенности – технические и эксплуатационные.

Honda в нашей стране самые распространенные скутеры, особенно много старых моделей. Они сравнительно тихоходны, с самыми большими и удобными сиденьями. У большинства максимальная скорость не превышает 60 км/ч даже с демонтированными ограничителями. Эта техника отличается довольно низким уровнем форсировки и, следовательно, высокой надежностью и долговечностью. Моторы Honda заводятся в любую погоду, работают очень тихо, хорошо выдерживают зимнее хранение. Если нужен аппарат для поездок на рыбалку, на даче, то остановите выбор на продукции именно этой фирмы. Honda хороши и для начинающих – они мягче разгоняются и тормозят, а значит, у «зеленого» водителя меньше шансов совершить ошибку и «загреметь». Не следует записывать все Honda в «скутеры для пенсионеров» – есть среди машинок этой марки и мощные аппараты.

Скутеры **Yamaha** предназначены, в основном, для города. Их двигатели также достаточно надежны. Очень прыткие, они резво «уходят» со светофора. 80% из них развивает скорость за 60 км/ч. Их рекомендуем тем, кто любит энергичную езду. Но в их быстроходности есть минус: начинающему эта техника, чаще всего, противопоказана. Подняться на заднее колесо, если резко откроешь газ, или заблокировать колеса, если неумело работаешь с рычагами управления, – это на Yamaha сделать гораздо проще, особенно если скутер оборудован дисковыми тормозами. Основной поток запчастей для техники этой марки идет из Индии и Китая, но поток не без мути: халтуры, брака в нем хватает.

Среди **Suzuki** чаще всего встречаются тюнингованные аппараты, которые легко разгоняются до 80 км/ч. Но их двигатели капризнее, чем у Yamaha и Honda. Они не любят перегрузок, например, длительной езды вдвоем на большой скорости. Не располагают к езде с пассажиром и небольшие сиденья. Их плюсы – прочная и жесткая ходовая, хорошо защищенный двигатель. Минус – воздухозаборник воздушного фильтра расположен слишком низко, отчего при езде по проселку он «глотает пыль». Оттого мы и рекомендуем скутеры этой фирмы только для езды по асфальту. Правда, рукастых поклонников Suzuki эти замечания не останавливают, и они, переделав фильтр и переднюю подвеску, долго и счастливо носятся по грунтовке. Тем, кто решит остановить свой выбор на скутерах этой марки, нужно учитывать, что цены на их запчасти выше, чем на другие, в среднем на 30%.

Что касается корейской техники, то ее лучше приобретать новой – на нее предоставляют два года гарантии.

«Телескоп» с «гидравликой» хорош на любой дороге.

«Телескоп» без гидравлического амортизатора. Хорошо работает только на асфальте. Барабанный тормоз долговечнее дискового, особенно при езде по пыли, но он не столь эффективен, как дисковый. А если в барабаны попадет вода из лужи, их нужно, слегка притормаживая, долго «сушить».

Рычажная передняя вилка. Мягкая, легко «проглатывает» неровности дороги. Но скутер, оборудованный ею, становится «валким» при маневрировании. Дисковый тормоз предпочтителен для динамичной городской езды. Диск и колодки после погружения в глубокую лужу быстро высыхают.

Аппараты **Daelim** весьма неплохи, но и стоят чуть дороже других «корейцев», не говоря уже о «бэушных» японцах.

Сейчас появилось много новых китайских скутеров. Они располагаются в той же ценовой нише, что и японский секонд-хэнд. Встречаются и неплохие. Лучшие из них те, что дороже. Погонитесь за дешевизной, получите головную боль – аппарат, сравнимый по безобразному качеству со снятыми с производства «Стрижами», или того хуже.

О некоторых других критериях выбора. Для динамичной езды в городе дисковый тормоз скутеру просто необходим. А вот в пыли и грязи проселка барабанные служат гораздо дольше. Но после «плавания» в луже барабанный довольно долго сохнет, дисковый же почти сразу готов к работе.

У скутеров передние вилки трех типов. Рычажные хорошо «проглатывают» неровности, но делают скутер «валким» при маневрировании. Телескопические могут быть как с гидравлическими амортизаторами, так и без них. Если те, что без гидравлики, ведут себя прилично только на асфальте, то гидравлические хороши на любой дороге.



Две модели Daelim. У S-Five (слева) низко расположено крыло над передним колесом. Оно защитит водителя при езде по лужам, но липкая глина быстро забьет узкую щель между ним и колесом. Значит, с таким скутером ты «приговорен» к езде по асфальту. У E-Five (справа), предназначенного для бездорожья, крыла вовсе нет. «Зубастые» покрышки большего диаметра хорошо «держат» направление в любой грязи. Можно заляпаться? Пристрастие требует жертв.

А теперь об одном из самых щекотливых вопросов – о документах на ваш скутер. Транспортные средства с объемом двигателя до 50 см³ регистрации в ГИБДД пока не подлежат, поэтому никаких документов, подтверждающих право владения машинкой, обычно никто не требует. Но возможны ситуации, когда документы желательны.

Например, вас «тормозит» автоинспектор. Если вынете из кармана бумагу, свидетельствующую о том, что это ваша собственность, то разговор будет короток. Если же у вас нет бумаги, стойте на своем – вы такую бумагу иметь не обязаны. Но ни в коем случае не вздумайте убегать от инспекторов – они этого почему-то не любят.

Случилось страшное – ваш скутер украли. Если он найдется, то документы докажут, что это ваш аппарат (если номера двигателя и рамы воры не затерли). Нет документа – еще нужно суметь доказать, что законный владелец именно вы. Чтобы не остаться у «разбитого корыта» и вообще упростить себе жизнь, требуйте у продавца при покупке скутера чек и оформления документа на ваше имя с печатью торгующей организации. В бумаге должны быть указаны номера рамы (у некоторых Suzuki его может не быть) и двигателя.

Более подробную информацию можно почерпнуть на сайте www.scooterdigest.ru.



Багажные отсеки под сиденьем у скутеров разные. Под длинным и широким «диваном» Honda Tact расположен просторный, но мелкий отсек. Чтобы хозяин смог вместить в него шлем, в корпусе сиденья сделано углубление. Под скромную «седушку» Suzuki Sepia ZZ type I шлем тоже влезет. В темноте хозяину этого скутера легче отыскать в его багажнике нужную вещь (если в нем не шлем, а куча нужного барахлишка): когда сиденье поднимаешь, в нем загорается фонарик. Отдельная крышка с замком закрывает от злоумышленников заливные горловины бензо- и маслобаков. У Honda Tact заливная горловина маслобака выведена в багажник. Это не очень удобно: чуть дрогнет рука с канистрой при заливке масла – то, что под седлом, испачкано.

В НИМБЕ

Светящийся в темноте мотоцикл – это становится модой.

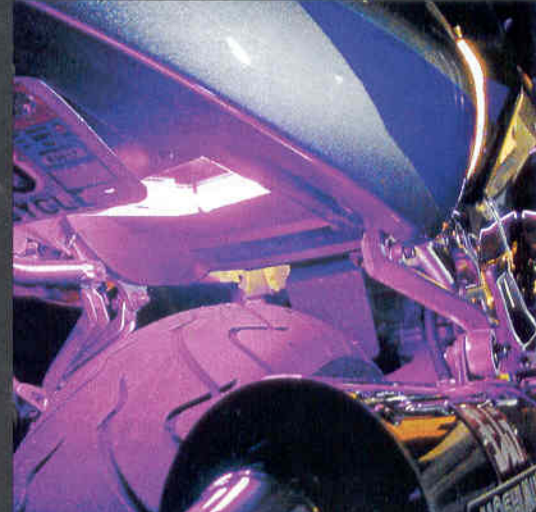


Если до последнего времени оборудования для подсветки экипажа было не сыскать днем с огнем, то теперь оно становится доступным: компания «Русская игра» разворачивает поставки изделий торговой марки Street Glow, популярного американского бренда. Это осветительное стайлинговое оборудование, а если проще – неоновые и светодиодные лампы для освещения автомобилей и мотоциклов.

Машину можно расцветить девятью основными цветами, подобрать их под цвет экипажа, подчеркнуть его неповторимый стиль. Кстати, в Соединенных Штатах уже сформировалась определенная молодежная культура, связанная с подсветкой средств передвижения, особенно в кругу уличных гонщиков. Наверняка неоновой подсветкой увлекутся и в России. «Русская игра» предложит также неоновые трубки и светодиодные лампочки, реагирующие на начало движения. Существует масса приборов, позволяющих создавать чувствительность подсветки к музыке – менять степень яркости в такт с басами.

Продукция Street Glow выходит под двумя брендами: OPTX и the Fast and the Furious. Последний кажется знакомым? Действительно, импульсом к названию послужил одноименный фильм, известный у нас как «Форсаж».

Следует заметить, что «световые представления» на ездящей технике наши Правила дорожного движения... запрещают, и об этом откровенно заявляет «Русская игра». Но разве это не добавляет адреналиновые ощущения? Так что сами решайте, как поступать... Но не отнять: мотоцикл может стать красивее.







Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, фото UVEX

НЕ САДИСЬ ЗА РУЛЬ ГОЛЯКОМ

Так бывает часто: на покупку мотоцикла из кошелька выгребешь почти все содержимое и мотоэкипировку уже приобретаешь «по остаточному принципу». Покатавшись годик в том, что куплено впопыхах, понимаешь, что не комфортно, уж лучше бы подождал, накопил, но оделся бы «правильно»... Об экипировке одной из «правильных» марок и пойдет речь.

Больше 1000 наименований элементов экипировки – мотоперчатки, шлемы, визиры, верхняя одежда и многое другое – увидишь на прилавках с маркой UVEX. Расскажем о том, что справедливо пользуется наибольшим спросом.

Мотошлем WING RS – элитная модель, выпускается уже третий год и, как убеждают пользователи, зарекомендовала себя с лучшей стороны в самых различных климатических условиях. Предназначен шлем для водителей мощных скоростных мотоциклов. Форма создана с тем расчетом, чтобы на высоких скоростях встречный воздух не давил, а обтекал голову, и нагрузка на мышцы шеи пилота была бы минимальной. Шлем изготовлен из очень легких и прочных материалов – карбона, кевлара – и весит всего 1350 г, а «подкладка» из специальной ткани coolmax, которая эффективно регулирует микроклимат внутреннего пространства шлема. Цена: 9800–12 000 руб.

Flash и VX8 – эти модели шлемов несут сочетание комфорта и безопасности на уровне самых дорогих моделей от UVEX, а цена их вполне «подъемная». Шлемы отличает эффективная система вентиляции, с нынешнего года применяются специальные стекла (ими комплектуются и топовые модели). Заменить их, если понадобится, стало возможно всего за пару минут и без специнструмента. Цена: модель Flash – 5200 руб., UVEX VX8 – 5760 руб.

Мотошлем Daytona 2 один из самых недорогих. Его можно рекомендовать начинающим мотоциклистам или в качестве шлема для пассажира.Его конструкция проста, попроще и материалы, но, тем не менее, он полностью соответствует европейским требованиям безопасности. С нынешнего года предлагается в шести вариантах раскраски, которые повторяют по стилю топовые модели шлемов от UVEX. Цена – 4200 руб.

Мотокуртки Four Season идеальны для повседневного использования и дальних путешествий. Модель не зря одна из самых популярных на российском рынке – ее можно использовать круглый год и чувствовать себя комфортно: у куртки две отстегивающиеся внутренние подстежки, причем одну из них многие используют в качестве ветровки. Если же говорить о чисто «мотоциклетных» свойствах, то на куртке эффективная защита локтей, плеч и спины. Важно и то, что существует версия модели для девушек. Цена Four Season – 9000 руб.

Еще одна **мотокуртка – Team PRO** – прочная, со множеством карманов, дополнительной подстежкой, съемной защитой локтей, плеч и спины, она удобная, стильная и весит немного, что непременно оценят ее владельцы. Стоит – 7600 руб.

Мотоперчатки UVEX Grand Prix – новейшая модель специально для спортбайкеров. Эргономичная форма «пальцев» гарантирует чувство руля, словно держите его голыми руками, а средства защиты кистей отвечают самым строгим европейским требованиям. Шьют их из кожи, элементы защиты – из Polycarbon. Цена – 2500 руб.

Достоинства **стекол для шлемов UVEX** немецкого производителя давно оценили российские мотоциклисты. Стекла масок голубого, дымчатого, золотого и зеркального оттенков. Конечно же, есть и «чистые», прозрачные. Все со специальным антизапотевающим покрытием и изготовлены из высокопрочного небьющегося пластика, который не искажает «картинку» на изгибах. Цена – 1250–1750 руб.

Теперь сами себе ответьте на вопрос, для чего вы купили или собираетесь покупать мотоцикл. Не сомневаемся в ответе: для удовольствия. Так вот любой поездивший вам скажет, что кататься лишь бы в чем и неуютно, и некомфортно, и небезопасно. А если вы еще и в тусовке, то будете ловить на себе взгляды недоумения, будто ты голый. Иначе говоря, без «правильной» экипировки удовольствия от мотоцикла не получите.

НЕ ОПРОКИНЕШЬ!

ЗАПАС ПРОЧНОСТИ НОВОГО МОТОСАЛОНА «WYP-MOTOR»





Салон специализируется главным образом на продаже техники, доселе мало известной в России марки Jordan, здесь и большой выбор экипировки O'Neal, Azonic и других ведущих марок, а можно и «примерить» технику – для пробных поездок обустроена специальная площадка.

Фирма Jordan – тайваньская, но в ней не занимаются копированием японских моделей, как это делают на многих дальневосточных мотозаводах, а разрабатывают собственные. Скутеры оснащаются 50- и 100-кубовыми моторами. Привлекательный внешний вид, качественная сборка и невысокая цена – залог успешного продвижения на нашем рынке мототехники этой марки.

Гамма вездеходов довольно широка, и всех отличает огромный запас прочности конструкции. ATV оснащаются 4-тактными двигателями с вариатором рабочим объемом от 50 (на «детских» моделях) до 150 «кубиков» (на «взрослых» квадриках с крышей). Их «изюминка» – в задней подвеске: благодаря применению оригинальной конструкции, в которой силовой агрегат составляет единое целое с «задним мостом», вероятность опрокидывания при повороте близка к нулю.

Вскоре в салоне появится партия квадрациклов, оснащенных уникальным 2-тактным двигателем с изменяемой геометрией юбки поршня, а также непереворачивающиеся гидроциклы.



Александр НАТАРОВ, Ярославль, фото автора

ЗЕМНО*водные* ФАНТАЗИИ



Кто путешествует на простеньких мопедах, другие – на заряженных эндуро или ATV, третьи – на «асфальтоглотательных» «голдвингах»... Чтобы понять, на чем странствует (и уже не один год!) житель Ярославля Александр НАТАРОВ, ***ЭТО*** надо видеть, это надо попробовать! Что мы и предлагаем читателям проделать вместе с автором.

ДВЕ ДОРОГИ ДЛЯ ОДНОЙ ПОСУДИНЫ

Чтобы ощутить аромат кофе, турки рекомендуют запивать его холодной водой – смена ощущений обостряет восприятие. Почему бы время от времени не попутешествовать по воде?

Весной речушки превращаются в дикие, неукротимые потоки. Представьте себе трассу для эндуро, которая не просто стремительно движется, а еще норовит столкнуть вас с каким-нибудь препятствием в виде бревна, валуна или затащить под упавшее дерево или подмытый берег. А если учесть, что под вами не тонкий слой взрыхленной грязи, а ледяная вода и дна не достать, то, извините меня, мотогонки по сравнению с весенним сплавом покажутся раем!

Но на чем двигаться по реке и дороге? – Берется простая и легкая лодка типа корыта и цепляется к любому мотоблоку. У меня он самодельный, с мопедовским мотором. К счастью, ГАИ мотоблоками пока не занимается.

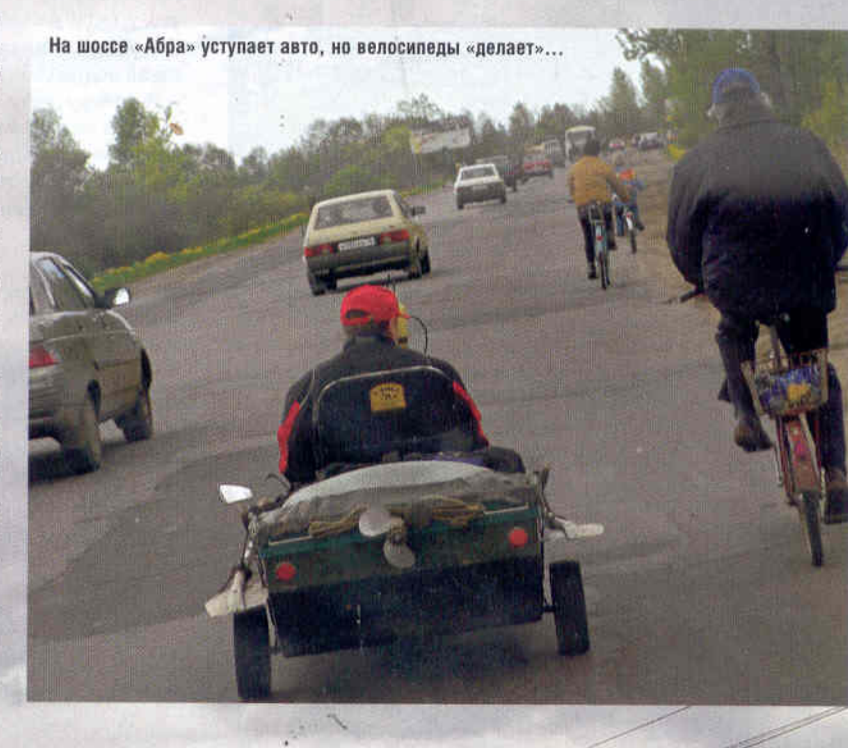
Весит все это килограмм семьдесят, едет со скоростью велосипеда, плывет со скоростью надувной лодки. Расход топлива по суше три литра на сотню, на воде по течению и весел достаточно – от берегов отталкиваться. За необычный внешний вид моего земноводного устройства друзья прозвали его «Абракадаброй», или просто «Оброй».

ГОСУДАРЕВ ШЛЯХ

Подходящий маршрут можно проложить недалеко от дома, например, в Тверской губернии. Там ещё сам царь Петр Первый интересный маршрут для моей техники разработал. В стародавние времена большая часть товаров в Питер завозилась по рекам. Одним из путей был: Волга–Тверца–Мста–Волхов–Нева. Тверца и Мста вместе не соединяются, суда вместе с грузом раньше перетаскивали через водораздел волоком. Отсюда и пошло название поселения – Волочек. Петр водную дорогу модернизировал, понастроил каналов и шлюзов. Назывался этот водный путь Вышневолоцкой системой. Что осталось от трудов царя Петра, я и замыслил посмотреть в этом походе протяженностью 1400 км, на которые отвел 20 дней.

И вот «Абра» неспешно, кормой вперед, покатила навстречу приключениям. На первом ж.д. переезде вспомнил недавний случай. Пришла мне повестка явиться в ГАИ в отдел разбора нарушений. Я вроде ничего не нарушал, на своем «Москвиче» уже месяц как не выезжал из гаража. Прихожу, представляюсь и вижу, что инспектора, ничего не говоря, начинают ржать. В чем дело? Осматриваю свою одежду... Потом один, сквозь смех, говорит: «Тебя, Натаров, мы наказывать не будем, ты только расскажи, как на моторной лодке умудрился «Икарус» обогнать?»

Начинаю смеяться и я, вспомнив, как было дело. Ехал я так же на «Абре» через переезд, а там автобус что-то замешкался. Ну, я его и обогнал, а дежурная решила «настучать» в ГАИ и записала номер, который нанесен на борту лодки. В ГАИ чухнулись в базу данных – нет та-



На шоссе «Абра» уступает авто, но велосипеды «делает»...

Номер на лодке – для Госинспекции маломерных судов (это водная ГАИ). На дороге это непоймичего – мопед.



Бесценный экспонат мышкинского музея.

ких номеров, но что-то им показалось знакомым. Тут один вспомнил, что у него на моторной лодке похожая серия. Послали запрос в ГИМС (Государственная инспекция моторных судов) – и там подтвердили, что такая лодка стоит у них на учете...

К вечеру добрался до впадения Юхоти в Волгу, где предстояло перебраться через «мать русскую» (моста здесь нет). Паром работу уже закончил, зажег стояночные огни и затих у причала до утра. На самостоятельную переправу понадобилось на двадцать минут меньше времени, чем на пароме, и обошлась она на сорок рублей дешевле.

НА ЗАПАД

Мышкин уникален единственным в мире музеем мыши. Нет, не компьютерной, а четвероногой млекопитающей. По преданию, когда-то именно мышь спасла поместье от пожара, разбудив людей. Можно увидеть в отдельной избе необычные экспонаты, рисунки, аппликации, куклы, присланные детьми (и не только) со всей страны. Рядом краеведческий музей с явно техническим уклоном: паровой каток, первые грузовики и тракторы, мотоциклы. Актуально смотрится стенд денежных купюр с 1917 года и до наших дней.

Путь от Ярославля до Вышнего Волочка занял два дня.

Самый живописный участок дороги – вдоль реки Волчины. Быстрый поток с хрустальной родниковой водой течет в высоких обрывистых берегах, покрытых боровым лесом. Местность холмистая, с хвойным лесом и озерами, в распадках много маленьких речушек. Красота!

«Абра» катила по лесной дороге дальше на запад, ветер шумел в макушках сосен и рвал в клочья низкие облака. К вечеру за форштевнем осталось Сонково, Бежецк. Перед Максатихой попался кусок недостроенной дороги. По ней мотоблок скакал на кочках как мячик, стараясь оторвать у лодки транец...

Наперерез метнулась грозовая туча с самыми серьезными намерениями. И тут попался у дороги блокпост с двумя вооруженными до зубов омоновцами. Дождь хлынул как из ведра. Набравшись наглости, залез вместе с «Аброй» под навес блокпоста. Омоновцы что-то заорали, замахали автоматами, но было поздно – лодка застряла между

Единственный в мире музей мыши.





Кто потерял?.. А не взять ли колесико в запас?

домиком поста и дежурным оппозитом. Несмотря на грозный вид, стражи оказались приветливы и разговорчивы. Мне даже обидно стало, что родная ярославская милиция так по-человечески со мной никогда не разговаривает. Обычно припрут к обочине броневиком, вылезут все в бронежилетах, с автоматами и кислыми физиономиями и начнут цедить, что шоссе у нас – это автомагистраль, и мне со своей каракатицей здесь делать нечего. Бла-бла-бла...

Неожиданно лодка скособочилась на левый борт. На ходу осмотрев подвеску, выявил причину – резиновая лента самопального амортизатора сопрела и лопнула. Решил ехать, пока едется, заодно осматривал обочины – нет ли запчастей. Километра через два нашел обрывок камеры от грузовика – подойдет. Хорошо иметь технику, для которой запчасти на дороге валяются!

И вот наступил долгожданный миг: на второй день пути после полудня въехал в славный город Вышний Волочек.

РАДИАЛКА ПО ТВЕРЦЕ

В городе каналов, канав, прудов, запруд и водогноилищ, наверное, больше, чем каналов в Амстердаме. Узнал, что в настоящее время Петровский водный путь не судоходен. Во время Великой Отечественной войны старые каналы расширяли для прохода барж, но и от этих сооружений почти ничего не осталось. Тверца находилась в шестидесяти саженях от Цны. Уровень воды в реках разный, поэтому соединялись реки через шлюз. Большим недостатком всей системы была ее одностороння проплываемость – в сторону Питера.

Решил отклониться от маршрута (как говорят туристы – сделать радиальный выезд) в сторону другого старинного города – Торжка. Столкнул амфибию в вялотекущую неширокую Тверцу и отдался на милость течения. Первое село с полуразрушенной церковью – Бабье. Вернее, так оно обозначено на карте, а жители называют более звучно (и менее оскорбительно для сильного пола) – Бабино. Пока на реке ничего не плавало, кроме моей посудины. В Выдропужске встретил первые лодки, и те находились на берегу в позе «оверкиль». И только после громадного поселка Тверицкий появились «живые» мотолодки.



Чудо-юдо V-50 – движущая сила «Абры».

В древности в поселке была судоверфь, на ней строили одноразовые лодки-струги. Здесь же на них перегружали товар с волжских барж и отправляли в Питер через волок. В устье Шегринки был деревянный шлюз, его остатки – могучие бревна, скрепленные громадными стальными гвоздями, лежат на мелководье до сих пор. Чуть выше шлюза, за порогом, был второй шлюз в озеро карстового происхождения. На этом озере раньше работал перегрузочный порт.



Борисоглебский монастырь в Торжке.

Я ПОМНЮ ЧУДНОЕ МГНОВЕНЬЕ...

Тверца уменьшила прыть и разлилась вширь. На высоком берегу показалось сверкающее на солнце громадными окнами здание Митинского санатория. Напротив моста через Тверцу деревня, рядом – музей деревянного зодчества. В селении с высокими тесовыми воротами нет ни одного сторожа, на домах ни одного замка. Безбоязненно оставил свою технику у ворот и пошел осматривать музей.

Избы, дома, терема, часовни и церквухи сюда привезли и реставрировали. А вот каменный мост восемнадцатого века здешний, и стоит он на бывшей почтовой дороге. Размеры моста впечатляют: под главным пролетом поместится КамАЗ с фурой. Ширина моста позволяет разъехаться двум грузовикам, и еще хватит места пешеходам. Сложен мост из двухметровых гранитных валунов.

Еще одна достопримечательность находится на другом берегу реки, на территории санатория. Это винный погреб в форме египетской пирамиды. Он тоже громадный, сложен из валунов, но его стены облицованы мраморными плитами. Это остатки некогда богатой усадьбы Львовых. На здешнем фамильном кладбище похоронена Анна Петровна Керн. Могила ее ухожена, а на белом мраморном надгробии золотом выведены знаменитые Пушкинские строки: «Я помню чудное мгновенье...»

Кстати, сколько раз я пролетал по «ленинградке» на машине, и не знал об этих потаенных чудесных местах. Вот еще одно достоинство земноводных путешествий...

СМЕРТОНОСНОЕ ОРУЖИЕ

Еще несколько км сплава, и я прямо с водной глади наслаждался видами древнего Торжка. Здесь есть на что посмотреть, но уже так просто технику на улице не оставишь – уведут. К тому же была суббота, рыночный день, когда, как и сотни лет назад, в город стекались торгаши, причем не только с ближайших мест, но и из Москвы, Новгорода, Питера и даже Белоруссии.

Возвратился в Вышний Волочек как «нормальный»

Торжок: ну чем не заграница?

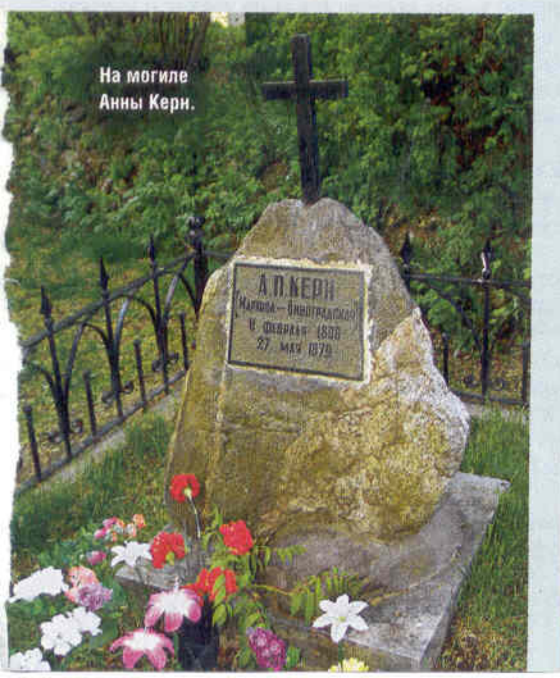
«Чертов мост» впечатляет размерами и угнетающей дремучестью.

мототурист – по суше, а точнее по пыльной обочине трассы Е-95. По пути в город размышлял: до чего же хорошо жить в России: можно бесплатно ехать по любой дороге на любой технике. Можно неделями стоять на обочине и ремонтировать свой агрегат, и это не накажется штрафом как хулиганство. Более того, никто не помешает, предложив свою помощь. Можно безнаказанно сходить в придорожные кусты по-малому и по-большому или сделать это прямо на обочине за машиной. Можно съехать с дороги на берег реки, поставить палатку, постирать одежду, помыться, половить рыбу, отдохнуть. И за все это не надо платить, все можно. Вот настоящая свобода действий и передвижений. Какая речь может идти после этого о свободе в свободной Европе?

К сожалению, Вышний Волочек приближался медленнее, чем вечер. Съехал с дороги в поисках места для ночлега и оказался на низком Тверецком наволоке в компании со свободными российскими комарами. Кошмар!

Пытался спрятаться от этой публики под тентом. Но крыша, столь надежная в дождь, пропускала комаров. Я как будто сидел в улье! Взяв тряпку, погонял это войско по палатке. Героев заметно поубавилось, но на смену битым лезли другие. Забрался с головой в спальник – жарко и душно. Так, обливаясь потом, терпел осаду и заснул только под утро.

Понятно, что на следующий день первым делом в Волочке стал искать какую-нибудь химию против комаров. Оказалось, с этим здесь напряженно: местные жители, спасаясь от нашествия мошкары, скупили все средства. Наконец повезло, на окраине города купил новейшую «Суперкобру»– суперубойную аэрозоль против насекомых. Заодно прихватил упаковку пластинок «Раптор». Продавщица заинтересовалась, как я буду использовать «Раптор», ведь у меня нет электричества? Ответил: «Таблетку под



На могиле Анны Керн.



Волок в XXI веке...

язык за час до сна, и нет проблем!» Продавщица и три незадачливых садовода остались в полном недоумении...

На следующую ночь провел боевые испытания приобретения, благо вампиров налетело под тент видимо-невидимо. Достал «Суперкобру», встряхнул содержимое баллона и направил мощную струю отравы на тент. Десятка два комаров намокли и прилипли к материи, остальным – хоть бы что. Посмотрел инструкцию: «Моментально действует на ползающих насекомых...» Все ясно! Комары к ним не относятся, они летающие. Под тент забрался луговой паучок и сноровисто начал вязать намокших комаров в пучки. Этот тоже не ползает, а лазает. Вспомнить из курса биологии, какие насекомые относятся к ползающим, не дали освирепевшие от «Суперкобры» комары. Отмахиваясь от них тряпкой, пытался поджечь пластинку «Раптора». Когда та загорелась, задул пламя. Пластинка стала нещадно дымить. Вот тот ладан, которого эти черти боятся! Минута, и в палатке больше никто не жужжит и не летает. Однако от такой отравы у меня у самого начались глюки, и я свалился к полудохлым комарам и проспал вместе с ними до утра как убитый.

МСТИНСКИЙ ДОП

Подъехал к плотине на Мсте, осмотрел ее. Параллельно новому водосбросу, на мели, стоит гранитная плотина с остатками шлюзовой камеры. Вот он, памятник дней минувших!

В Гирино, где кончился асфальт, съехал в Мсту и превратился в водоплавающего мототуриста. На спуске проигнорировал гнилую осину. Она же, в свою очередь, игнорировала нас: «Абра» встала на дыбы и, сбросив меня, съехала в низину одна. Встал, пошел за ней, но в этот момент свет померк, перед глазами заплясали огненные головастики. В голове, гудящей, как набатный колокол, возник голос инструктора танковой учебки: «Зарубите себе на носу! Сбитое танком дерево ломается на три части, и макушка падает точно в люк механика-водителя!»

У станции Мста у рыбаков узнал приятную новость – до Боровичей ездят на легковых машинах. Выбрался на дорогу у моста и поехал дальше. Грейдерная гравийка привела меня в Березовый рядок. Здесь в Мсту впадает река Березайка, напротив ее устья первый Мстинский порог, с высокого берега открылся прекрасный вид на него. Дальше до Больших Семериц шла песчаная боровая грунтовка. К ней примыкала такая же грунтовка, идущая на Удомлю. От Семериц до Боровичей уложен асфальт.

Встал на мосту через Уверь, чтобы посмотреть на завал. По описанию здесь числятся остатки плотины – бейшлота 1740 года.

Километров через тридцать от устья Увери, на левом берегу Лоцманская слобода или Опеченский рядок. Берег Мсты укреплен гранитной кладкой. В стародавние времена у этой набережной швартовались суда и брали с собой лоцманов для прохождения порогов.

Дальше до Боровичей идет «Гранд каньон» со сплошными порогами. Плавать здесь опасно. В большую воду, зажатая скалистыми берегами в узкий каньон, Мста скачет по порогам со скоростью двадцать километров в час.

Но какой русский не любит быстрой воды? Хотя дорога идет рядом с рекой,

Набережная петровских времен в Вышнем Волочке.

не смог удержаться от рискованного сплава. Начинается по раллийной терминологии «доп» (дополнительные соревнования) – скоростной участок, где от собственной изворотливости зависит удача, а подчас и жизнь...

Вот и Опеченский Посад. По правому берегу тянется Петровская гранитная набережная. На входе в городок плакат поперек реки – череп с костями и надпись: «Опасность у левого берега». Приветливо меня здесь встречают!

У левого берега обнаруживаю здоровенный валун, вокруг него в зарослях кувшинок мирно копошатся утки. Вот она – «опасность», сгубившая за свои годы не один десяток жизней... За поворотом реки очередной транспарант с черепом и костями. Интересно, какие здесь смертельные развлечения? Доплываю вместе с лодкой до поворота. Все ясно! «Лестницу» перерезает по диагонали солидная трещина. Вся вода реки течет по ней, образуя приличную струю со стоячими волнами более полуметра высотой. Так что транспарант с веселым Роджером здесь вполне уместен.

ПОНЕРЕТКИ ДОМА НЕТ

В левом отвесном берегу показалась пещера. Это карстовая речка Понеретка прорыла себе русло. Подплыл к пещере. Она на два метра выше уровня воды во Мсте. Самой Понеретки «дома нет» – спряталась и просачивается еле заметными ручейками через трещины в известняке. К пещере ведет все та же лестница, усеянная острыми осколками битой скалы.

Полез на четвереньках в пещеру. Высота свода всего сантиметров шестьдесят, воды почти нет. Пролез метра три в глубь пещеры. Путь преграждает массивная глыба, упавшая с потолка. Приглядевшись, понимаю – ее не обойти.

Воображение уже рисует придавленный глыбой, объеденный рыбами и мышами скелет с керосиновой лампой в руке. Стало жутко. От ледяной воды ломит локти и колени. Ползу назад. Да! Негостеприимная и холодная эта Понеретка. То ли дело Мста – теплая, ласковая, веселая.

Разобрал лодку и по частям втащил ее на скалу. Несколько минут, и «Абра» готова для движения по суше. Такое не снилось даже бойцам «Кэмел Трофи»! Бросил прощальный взгляд на вспененную Мсту и поехал посуху в Боровичи.

Хотя град сей и основан в 15 веке, основную известность завоевал тем фактом, что в 1611 году его дотла сожгли шведы. Второй исторический взлет произошел после пуска Вышневолоцкой водной системы, когда его заселили корабельных дел мастера и лоцманы. В мотоциклетной истории Боровичи оставили след разве что производством веломоторов Д-8М на заводе «Двигатель», филиале «Красного Октября». Еще в городе интересен стальной ажурный мост через Мсту, который через два года отметит свое столетие.

За Боровичами, в поселке Волгино, простился со своенравной и удивительной рекой Мстой, а вместе с ней и с канувшей в лету Государевой дорогой. Смешно подумать, но весь тогдашний годовой грузооборот, осуществляемый по речкам и каналам на плоскодонных стругах, сегодня был бы под силу одной фуре за несколько ездок. Мое путешествие помогло прочувствовать, как изменился мир за каких-то три столетия!

ТОТ САМЫЙ КАМЕНЬ ПРЕТКНОВЕНИЯ

Опять знакомая картина: серая лента шоссе бежит под колеса амфибии. Дорога плавной дугой идет под гору. За поворотом ничего не видно – кусты мешают. Вдруг путь преградил здоровенный валун. А тормоза я оставил дома – все равно не работают. Завалил «Абру», лодка вцепилась в мягкий грунт, как якорь линкора, я с нее слетел и до камня проехал юзом на локтях и коленях. Поза удобная для близкого знакомства с камнем. Ба! Кого я вижу! Да это же знаменитый «Камень преткновения»! Чего тут только нет! Ржавый глушитель, кривое колесо, согнутый руль и даже мятый бампер от грузовика! Наши предки, упирая в этот камень телегу при погрузке сена с покоса, чтобы в речку не скатилась, не думали, что



Покорителям Нечерноземья.

на смену телеге придет техника с такими же «эффективными» тормозами!

Солнце склонилось к западу, тени от высоких сосен поползли через дорогу. Позади остались села с необычными названиями: Коремера, Большая Леса, Засородье, Люля.

На песчаной дюне, в реденьких соснах, заметил громадную железную бочку с массивной дверью на толстых петлях со страшным замком. Что это? Кто здесь живет? Диоген? Железный дровосек?

ПРОКЛЯТЬЕ РЫБАКА

Выбрал для ночлега поросший осокой островок посередине и, распугав зеленых стрекоз, выволок на него лодку. Ночью проснулся от странных звуков: периодически повторялись истошный деревянный скрип и громкое буханье по воде. Звук приближался. Создавалось впечатление, что какой-то деревянный монстр шагает ко мне по реке.

Показалась лодка, в ней двое в черных балахонах с островерхими капюшонами. Один сидел на веслах, другой бил со всей силы по воде деревянной торбой на длинной ручке. Привидения медленно проплыли мимо моего острова. В полном разочаровании завалился спать. Тоже мне привидения – обычные рыбаки рыбу в сеть загоняют.

Пока выплыл за пределы села, успел поругаться с местным рыбаком, пытавшимся выловить коту на завтрак двух оставшихся в речке пескарей. Рыбак бросил мне вслед страшное проклятие: «Чтоб тебе сухо было!» Как вскоре окажется, проклятие сбудется.

К вечеру добрался до шоссейного моста. Вытаскивать лодку не пришлось: подставил под нее три булыжника – для ночлега достаточно. Всю ночь в мелкой луже под лодкой кто-то плескался. Наутро нашел возмутителей спокойствия: щуренка, длиной с карандаш, и карася с обкусанным хвостом. Выловил обоих котелком и выплеснул в речку, точнее в то, что от нее осталось. За ночь вода ушла сантиметров на семь-восемь. Плыть стало невозможно, но на завтрак воды хватило. Вот оно, сбывшееся пророчество рыбака – совершенно сухая река!

Бурлачить – дело нелегкое, особенно на суше. Впрягся в лямку и потянул лодку по тропе. Пятьдесят шагов и отдых. Еще пятьдесят и опять передышка. Спуск в низину пошел веселее – за один запряг. С мшалой низиной хуже – пришлось перетаскиваться по частям. Взял рюкзак, канистру и сиденье и проволок все это шагов за пятьдесят. Отдохнув, шел назад за лодкой, и далее опять все сначала.

Затащил лодку на высокую и крутую насыпь дороги и, взглянув последний раз на пересохшую Ситницу, поехал к карстовому озеру Ямное. На берегу стояло несколько машин, рыбаки ждали, когда



озеро «провалится». Через неделю озеро исчезнет полностью. До нормального уровня воды не хватает более метра. Устроился на ночлег вместе с рыбаками.

За ночь озеро отступило еще на двадцать сантиметров. Протока, по которой я вчера плавал, стала сушей и соединилась с островом. Со всей округи собрались чайки, вороны и рыбаки подбирать легкую добычу. Я не участвовал в этом мародерстве, да и смотреть на то, как медленно умирает озеро, не хотелось.

ПРЕВРАЩЕНИЕ В ЧЕРЕПАХУ

От Вятки до Лесного грейдерная дорога. Проехал поселок. На выезде мое внимание привлек своеобразный памятник: на бетонном блоке возвышается красный гусеничный трактор. На мраморной плите надпись: «Покорение Нечерноземья. 1945–1982 гг.». По-видимому, Нечерноземье все-таки не покорилось, и окрестности медленно, но верно превращаются в прежнюю глухомань.

Мотор выл на высоких оборотах, ничто не предвещало беды. В этот момент в глаз залетела муха. Не сбрасывая газа, левой рукой пытался ее вытащить. Переключатель скоростей от вибрации сбросил первую передачу и врубил вторую. Удар, двигатель заклинило.

Проклиная трехэтажным матом весь род насекомых, обливаясь потом, устроился в тени посередине деревни и стал половинить двигатель. Результат неутешительный – шестерни второй передачи разлохматило начисто. Я считал коробку абсолютно надежной и не взял запчасти. Не оказалось их и в деревне. На первой передаче со скоростью 7 км/ч возвратился в Боровичи.

Поиск запчастей в городе оказался неудачным. Оценив свое положение без эмоций, набравшись оптимизма и с благословения местного ГАИ, поехал в Пестово. Сначала жара и медленная езда действовали угнетающе. Хотелось налить в лодку воды и ехать в ней, как в ванне. Потом втянулся, да так, что, дотащившись до Пестова, не стал ни запчасти искать, ни на поезд грузиться, а поехал дальше, домой. Дорога домой через Устюжну, Весьегонск и Брейтово заняла четыре дня. Тут уж не до красот природы или достопримечательностей было – доехать бы!


На Мсте развлекаются водники-экстремалы (порог «Лестница»).

ДРИНКИНС

У 30-летнего Юрия ПАШКОВСКОГО, в миру – «пилота Дринкинса», внесемейная и внерабочая жизнь – это скорость и парение: чрезвычайно насыщенные минуты, секунды и часы полетов на летательных аппаратах и парение на минимальной высоте, когда колеса его Honda XR-Baja, едва касаясь земли, несут его на сумасшедшей скорости по бездорожью.



СКРОМНОЕ ОБАЯНИЕ ТИХОЙ АВИАЦИИ

Сын военного летчика, он пришел в аэроклуб девятиклассником – и никогда уже не расставался со штурвалом самолета. В 16 лет совершил первый полет на ЯК-52. Поступил в училище гражданской авиации, работал пилотом «Внуковских авиалиний». Однако тяга к малой авиации у летчика огромного пассажирского лайнера лишь укрепилась. Тянуло в кабину легкого самолета, послушного малейшему движению руки, хотелось спонтанно, без маршрутных карт, выбирать направление, играть с восходящими потоками, импровизировать…

– Мотор самолета или мотодельтаплана глушит все звуки, между тем на высоте хочешь тишины. Но на простом дельтаплане далеко не улетишь, планер – другое дело! Кроме шума ветра не слышишь ничего, – словно пересел с гидроцикла на яхту…

ЗОНА ПАРЕНИЯ

– У нас, как в модельном бизнесе: хочешь летать на планере, – соблюдай диету.

Главный запрет – на потребление спиртного: небо не прощает нетвердой руки и замедленной реакции. Вес пилота не должен превышать 90 кг, желающий приобщиться к планерному спорту должен с осторожностью относиться к мучному и сладкому, даже если он не стремится попасть на подиум соревнований. Ограничения и по росту: со своими 190 см Дринкинс едва вмещается в тесноватую кабину – выбрасывает кресло и усаживается на маленькую подушечку. За спиной – парашют. Перед полетом врач измеряет пульс и давление: если «верхнее» выше 160, допуск не даст. Оно и понятно: планер способен залететь на высоту 4 км, где без кислородного прибора тяжко, значит, должен быть в форме.

Надо признать, желание заниматься планерным спортом могут ограничивать финансовые возможности новичка: полеты не бесплатны. Хотя стоимость удовольствия в пределах разумного. Один час обучения стоит две тысячи рублей. Чтобы овладеть первоначальными навыками вождения, необходимо позаниматься с инструктором 10–12 часов. Заметим: Дринкинс уложился в 6 часов – только потому, что он профессиональный летчик, за плечами которого 1,5 тысячи часов налета на воздушных судах. Страховку от планериста не требуют.



Следующая ступень: научившись рулить, заключаешь договор с фирмой – хозяином планеров. Один час аренды, скажем, на орловской базе стоит сегодня 520 рублей, что, если кто-то с этим сталкивался, вдвое меньше суммы, которую сдирают на турецком курорте, чтобы 20 минут поболтаться на параплане, который буксирует катер. В неполные 20 долларов аренды входит буксировка планера самолетом на 800–900-метровую высоту.

Аппарат развивает в полете приличную скорость – от 60 до 240 километров в час, на нем «крутят» почти весь «репертуар» классики высшего пилотажа – «штопор», «бочку», «мертвую петлю», «горки»... Впрочем, для таких выкрутасов предназначен особый планер – меньше обычного по размерам, легкий и крепкий, своеобразный «внедорожник».

ПОЙМАТЬ «ТЕРМИЧКУ»

– В этом суть полета, – объясняет Пашковский. – В восходящем потоке воздуха – «термичке» – планер легко набирает высоту. Остальное зависит от размаха крыльев. Аэродинамическое «качество» спортивной машины – «40». То есть аппарат с размахом крыльев от 15 до 18 метров с высоты 1 км способен пролететь в спокойном воздухе до 40 км... Для сравнения: дельтаплан с выключенным двигателем преодолеет максимум 4–5.

Спортивную модель новичку сразу не доверят. Его ждет учебный планер – с показателем качества «28». Чтобы далеко не залетел. Когда научишься делать все, тебе позволят управлять машиной «открытого» класса – с размахом крыльев, превышающим 18 метров, и аэродинамическим качеством более «50».

Летают наши мастера на импортных машинах. Наибольшей популярностью пользуются учебные чешские «Бланики» – L-13 и L-23, а также спортивный польский «Янтарь» – «Стандарт-3». Отечественных моделей, пригодных для участия в соревнованиях, просто нет. На тех, что есть, не летают: их использовать – все равно, что кроссмену сесть на «Восход».

Полетать планеристу можно не только в Орле, где наш герой бывает чаще всего. Аэроклубы существуют в Москве, Новосибирске и Владикавказе. Воспользоваться их услугами можно только летом. Что еще больше роднит планеризм с мотоспортом. Сезонность забавы объясняется теми же причинами: холодно, «фонарь» запотевает... Да и «термичку» зимой не поймать.

Приключений хватает:

– В случае нештатной ситуации, – делится Пашковский, – главное – подобрать площадку для вынужденной посадки. Она должна быть удобной и для самолета, который придет на помощь. Однажды я полетел в пилотажную зону отрабатывать спирали и «штопор». Вдруг задул ветер, скорость – 10 метров в секунду. Это для планера величина критическая. Чудом выкрутился из воздушной ямы, казалось, аэродром еще рядом. Но образовалась дымка, и я окончательно потерял ориентиры. Решил садиться. Подобрал ровное поле, сообщил по рации руководителю полетов: «Аэродрома не наблюдаю!» Прислали за мной самолет, отбуксировали назад. Знаете, сколько волокли? Сосчитайте: я заплатил за это удовольствие 240 рублей – по 12 рублей за километр... Таксисты взяли бы дороже!

Цена такая «спокойная» отчасти вот почему. Братство планеристов особое: здесь нет, или почти нет, «пальцатых» «новых русских», в него чаще всего вступают врачи, учителя, мелкие бизнесмены. Потому что в небе не перед кем похвалиться шикарным прикидом или дорогой «тачкой». А птицы не оценят. В холодной голубизне человек отчитывается только перед самим собой и только самому себе доказывает, что умеет жить.

Александра САДОВСКАЯ



Артем ЛЕПЕСИН, Москва

ЕЗЖУ С ЧЕМПИОНОМ GP

APRILIA RS125

После того как расстался со скутером в стиле ретро Honda Giorno (как возился я с ним, без слез не вспомнишь), весной прошлого года купил мокик Yamaha TZR и отъездил на нем полсезона. Вещь достойная: механическая коробка, скорость до 80 км/ч, выглядит, как спортивный мотоцикл... Но понял, что готов пересесть на что-то более мощное – уже прочувствовал ритм города и готов ко всем испытаниям.

Пересмотрел множество вариантов, однако больше всего влекли модели Aprilia: красивые мотоциклы, в каждом своя «изюминка». Но просто-таки влюбился в RS125 с расцветкой Grand Prix-1: матовый черный цвет, красные полосы, серые львы. Дизайн каждой части машинки и ее технические характеристики – все по мне. И вовсе зафанател, когда узнал, что изначально мотоцикл был разработан для шоссейно-кольцевых гонок в классе 125 кубических сантиметров, именно на таком Валентино Росси впервые стал чемпионом мира.

Здесь установлен двухтактный двигатель Rotax (эта компания в представлении не нуждается) с жидкостным охлаждением и объемом 125 «кубиков». В качестве элементов тюнинга я установил лишь «спортивный» коммутатор, выхлопную систему с карбоновым глушителем, поменял штатные лампы освещения на ксеноновые.

Сейчас с улыбкой вспоминаю то безумие, когда ночью в проливной дождь летал на скорости 150 километров в час по кольцевой автодороге, но мотоцикл держался на мокром покрытии, как посуху. Сейчас мотоциклу меньше года, а проехал я на нем почти 11 000 километров. И никаких нареканий! Разве что пора менять цепь и звезды – они свое отходили...

Самое дальнее расстояние, которое я на нем преодолел – порядка 700 километров из Питера в Москву. Никаких проблем в дороге не возникло. Своевременное проведение ТО, использование качественного синтетического масла гарантируют, что мотоцикл прослужит долго. Сейчас он развивает максимальную скорость около 170 километров в час, если с пассажиром – 150. Разгон до сотни? Никогда на этом не заострял внимание.



В машинке есть резервный топливный бак на четыре литра, удобный багажник – в него как раз помещается литровая банка масла. Пассажирское седло и подножки для «второго номера» удобные, так что комфортно ездить вдвоем.

Если сравнивать RS125 с другими мотоциклами с таким же объемом мотора, он никому не уступает: с его мощностью 35 л. с. и весом всего 139 кг легко маневрировать в пробках, ездить в дождь и слякоть.

Фото Павла КОСОЛАПОВА

Перевернутый номерной знак – нынче модный прикол столичных тусовщиков. ГАИ – против.

КОНКУРС ЧИТАТЕЛЕЙ: БАЙКИ-ШОУ



ПОБЕДИТЕЛЬ ПОЛУЧИТ КРУИЗЕР

Мотоцикл ВМ 150, круизер, предоставлен компанией «БалтМоторс», Калининград

Условия просты. Одним из персонажей вашей байки должен быть мотоцикл (или его «родственник»). Объем текста – покороче, хотелось бы прочитать – и улыбнуться. За все опубликованные байки – гонорар (но если укажите реквизиты, перечень – на стр. 4).

ТРЮКАЧ ОБЗАВИДУЕТСЯ

Со школьными друзьями решили «проветриться» на двух «Иж-Ю3». Маршрут пролегал по глухим местам горного Алтая. Выбрались на дорогу, по которой из тайги вывозили лес.

Было уже поздно (ночь, луна, теплынь...), мы уже 16 часов ехали без привала, когда я заметил, что по обочине кто-то смешно семенит в пыли. Передаю примерный ход мыслей: «Во, мужик, куда спешит? До ближайшего жилья 150 км... Чудной – в шубе, меховых штанах... И походка странная какая-то... И вообще походит на... медведя!!!»

До «Миши» оставалось метров десять. И тогда заработали инстинкты. Я выполнил разворот, который (даже тогда, когда стал тренироваться в секции мотокросса) не смог повторить никогда. На скорости 50 км/ч почти без торможения заложил левый разворот на узенькой дороге (мотоцикл без коляски был навьючен поклажей и двумя 20-литровыми канистрами), не коснувшись ногами земли. К тому же умудрился не потерять дремавшего сзади напарника и не столкнуться с едущими позади ничего не понимающими друзьями. Их непонимание длилось мгновение, потому как и они увидели «Мишу», который, напуганный моим маневром и ревом мотора, уже встал в угрожающую стойку посредине дороги. И друзья повторили мой «пируэт».

Сергей БОРИСОВ,
г. Серебрянск, республика Казахстан

ЗЛЫЕ ДУХИ САЯН

Эта «Ява» появилась в нашей компании случайно. На ней восседал студент Саня. Он очень-очень хотел поехать с нами по Саянам, но духи гор, видимо, были против.

Неприятности начались сразу за городом: у «Явы» отвалился номер с частью крыла.

– Не «ходовая», сойдет! – сказали мужики и привязали номер к багажу.

Через триста километров на «Яве» замкнул аккумулятор.

– Не «ходовая», сойдет! – снова махнули рукой, и Саня поехал «на генераторе», «прикуриваясь» на каждой остановке.

Через сто километров «полетели» щетки генератора. Пришлось свернуть в поселок и ремонтироваться. Еще через 50 кэмэ потек бак. Свернули в поселок, бак запаяли.

Задумались. Раз духи гор не хотят пускать Саню в гости, ему надо возвращаться домой. А демоны продолжали издеваться над студентом: заклинило задние колодки. Поменяли. Километров через сорок вылетела флейта глушителя, и сопки огласились ревом движка. Мужики лежали от хохота: «Не «ходовая»! Сойдет!»

Когда выехали на асфальт, у «Явы» пропал свет, а возле города лопнул болт натяжителя цепи. До дома парень крался огородами...

Саня умудрился продать эту лохматину, теперь ездит на Yamaha и горя не знает. Но в горы не суется: тамошние духи к нему слишком злы.

Майя НОВИК, г. Ангарск Красноярского края

НИЧЕГО У НАС С ТОБОЙ НЕ ПОЛУЧИТСЯ...

Моя «Ява-350» была старой модели, приметная такая. Колеса «на 18», крылья от Pannonia, чопперный руль, хромированные дуги, противотуманки, фирменный «ветровик». Вставки в глушителе подрезал на пять сантиметров, отчего звук выхлопа стал сочным и волнующим, как драйв Deep Purple... Для середины 70-х это была крутизна! В потертых джинсах и монгольской кожаной куртке я рассекал по предрассветной Москве...

Но так сложилось, что решил продать мотоцикл. Расписал всю красоту в объявлении, жду. Стали звонить: что да как, какой пробег, давайте поторгуемся... Позвонила девушка, в основном интересовалась внешним видом мотоцикла. «Вы для мужа или для брата «Яву» ищете?» – спрашиваю ее. «Нет, – отвечает, – для себя. – А ваша «Ява» не очень высокая?» Я все понял и попытался ее убедить, что «Ява» – не для нее, но она настаивала.

Договорились встретиться. Приехала: приметная такая, стройная, светлые волосы, глаза большие серо-зеленые. В джинсовой куртке, джинсах «Рэнглер», кроссовках. По тогдашней поре это было ох как круто!..

Про мотоцикл все рассказал, предложил: «Давайте я вас прокачу». – «Можно я сама?» – «А вы водить-то умеете?» – «Да, – отвечает, – только вы мне помогите сесть, а то она высокая».

Ладно, помог ей взобраться, гляжу, носком только одной ноги достает до земли – и то ладно. Уверенно включила передачу, сделала пару кругов по площадке, остановилась. Слезла, начала устанавливать мотоцикл на подножку... И уронила. Дуги спасли машину от увечий, но все равно неприятно.

Попыталась поднять сама – сил не хватает. Я, конечно, подскочил, поднял. Она говорит: «Извините, он для меня слишком большой». Вид у нее был расстроенный, смотрит смущенно своими серо-зелеными глазами. А я злой как черт: предупреждал же...

Говорю: «Думаю, у нас с вами ничего не получится». Она взгляд отвела: «Да, вы правы». Помолчала, снова взглянула на меня своими потрясающими глазами и добавила: «А жаль».

Мотоцикл я не продал ни тогда, ни позже – передумал. Просто через три месяца мы с этой девушкой поженились. И уехали на нашей «Яве» в свадебное путешествие в Ригу... Теперь внука дождались.

Владимир БОГОЛЮБОВ,
Москва


Чисто российский трюк.



Татьяна КОДАЧЕНКО,
фото Георгия САДКОВА

С ОГНЕМ ЗА ПЛЕЧАМИ

Московский международный фестиваль трюкового искусства и кино «Прометей» в седьмой раз оглушил жителей Москвы взрывами и грохотом. В Доме кино прошел конкурсный показ кинофильмов, а на аэродроме «Тушино» каскадеры соперничали «вживую».

Каскадерское мастерство в этом году демонстрировали команды из Югославии, Казахстана, Украины, Сербии, США, сборной Мальты-Великобритании и РФ. За Россию в очередной раз «отдувались» каскадеры-универсалы из объединения «Мастер». Наши и завоевали абсолютное первенство (второй год подряд!), победив в номинациях «Лучший мототрюк», «Лучший автотрюк» и «Лучший индивидуальный трюк».

Зрители, пришедшие погожим майским деньком полюбоваться на сей земной ад (а с чем еще сравнить беспрестанные огненные всполохи и взрывы!), были в восторге. Они увидели «изнанку» самых захватывающих моментов съемок современных фильмов (вроде «Угнать за 60 секунд», «Гладиатор», «Кармен», «Перл Харбор» и т. д.) – когда люди падают с огромной высоты, машины кувыркаются в воздухе, мотоциклы врезаются в автомобили, а на лошадях носятся полыхающие огнем всадники. Здесь все это происходило буквально под носом – жар огня обдавал лица, а в глаза летела пыль из-под падающего «железа».

Подготовка каждого трюка требовала времени и тщательности, от зрителей – терпения. Спешить нельзя: цена ошибки – жизнь. Удачный трюк – это 50% умения и 50% везения. Везения не хватило капитану сборной Мальты-Великобритании Марио Камилери, которого «скорая» увезла с площадки с переломом ребра. Неудача постигла его при попытке сделать «козу» – сложный автомобильный трюк, когда каскадер разгоняет машину до большой скорости, въезжает на подкидной трамплин (это и есть «коза»), а потом, перевернувшись в воздухе, приземляется. Но через два часа Марио вернулся – болеть за своих.


...Теперь 50 м по вертикали.


Звезда TV – Динамит.




Летний скийоринг.

Позже Олег Степанищев из «Мастера» этот же трюк выполнил чисто. И даже установил мировой рекорд: он совершил прыжок (предварительно разогнав автомобиль до 180 км/ч) и пролетел 100 м. Машина приземлилась на «морду», «зависла» в таком положении на несколько секунд и перевернулась на крышу. «Жаль, что не на колеса – вот был бы класс!» – сокрушался кто-то из каскадеров.

А сколько исполнили трюков с пламенем... Люди горели на мотоциклах, лошадях, машинах, горели перед зрительской трибуной и прыгая с вышки... О прыжках. Каскадер из Сербии выполнил стойку на руках на этой самой вышке (на высоте с полсотни метров), сиганул вниз на батут, а по дороге умудрился совершить сальто.

Что же заставляет людей так рисковать? Ответ исполнителей единодушен: любовь к искусству. На пресс-конференции участникам фестиваля задали каверзный вопрос, не оставят ли трюкачей без работы спецэффекты и современные компьютерные технологии? Член жюри фестиваля Джинн Эппер-Кимак, известная американская каскадерша, член Американской ассоциации исполнителей трюков и комитета «Синей ленты» Международной трюковой премии Taurus («Телец»), ответила: «Те, кто готовят спецэффекты, да, облегчают нашу работу. Мы же занимаемся тем, что компьютеры сделать не в состоянии – делаем фильмы более красочными и живыми. Каскадер – это болезнь». И, судя по количеству подхвативших ее мысль, заразная.


Это фото неудавшейся попытки установить рекорд. Во второй О. Степанищев пролетел 100 метров.


Вот что означает «гореть на работе».

ПОЕДЬ И УВИДЬ!

ЗРЕЛИЩА, АКЦИИ В ИЮЛЕ–АВГУСТЕ

ВЫСТАВКИ

9–11.07	Шоу «Автоэкзотика», Москва, аэродром «Тушино»
25–29.08	**8-я Московская международная автомобильная выставка, 4-я олдтаймер галерея Ильи Сорокина**, Москва, «Экспоцентр» на Красной Пресне

АКЦИИ КЛУБОВ

9–11.07	**Байк-шоу в г. Екатеринбурге** («Черные ножи»)
16.07	**Мотофестиваль «Байкал-Шаман-2004»** (Байк.ALL, г. Иркутск)
16–18.07	**Международный слет владельцев старинных мотоциклов «Курляндское кольцо»**, Латвия
22.07–8.08	**Дальнобойный пробег на слет «Тамань-2004»** («Колесницы дорог», г. Барнаул)
23–25.07	**7-й байк-слет «Ирбит – мотоциклетная столица России»** («Уралмото», г. Ирбит)
23–25.07	**Мотофестиваль в г. Красноярске** (Ассоциация мотоклубов Сибири)
30.07–1.08	**Рок-фестиваль в г. Витебске** («Железный ворон», Беларусь)
13–15.08	**2-й международный слет мотопутешественников «Лицом к океану»**, Приморье, бухта Золотари под Находкой
13–15.08	**Мотослет на Золотом пляже** (при поддержке Ирбитского мотозавода), пос. Коктебель, Республика Крым
20–22.08	**7-й международный фестиваль байкеров в Санкт-Петербурге** (Werewolf MC)
27–29.08	**4-й международный мотофестиваль** (Iron Brothers, Беларусь)

СПОРТ

3.07	**Чемпионат России по кантри-кроссу, 4-й этап**, г. Подольск, Моск. обл.
3–4.07	**Чемпионат России по мотокроссу, суперлига**, г. Тюмень
3–4.07	**Кубок России по мотокроссу («Хобби»), чемпионат России по мотокроссу («Мотоциклы с колясками»)**, г. Харовск
3–4.07	**Чемпионат России по ШКМГ, 4-й этап**, трасса «Невское кольцо», г. Санкт-Петербург
4.07	**Чемпионат мира по мотокроссу (MX1, MX2), Гран-при Швеции**, г. Уддевалла
7.07	**Чемпионат России по мотокроссу, суперлига**, гг. Магнитогорск, Челябинск
10.07	**Чемпионат России по супермото, 2-й этап**, г. Москва, Крылатское
10–11.07	**Кубок России по мотокроссу («Хобби»)**, «Парк Экстрим», г. Яхрома, Моск. обл.
11.07	**Мотокросс на дорожных мотоциклах**, Владимирская обл., Ковровский р-н, с. Глебово
11.07	**Открытый чемпионат России по кроссу на ATV, 2-й этап**, «Парк Экстрим», г. Яхрома, Моск. обл.
17.07	**Чемпионат России по суперкроссу на Кубок ЮКОСа, 3-й этап**, г. Москва, Крылатское
24.07	**Чемпионат России по кантри-кроссу, 5-й этап**, трасса «У Пирамиды», Моск. обл.
24–25.07	**Чемпионат России по ШКМГ, 5-й этап**, трасса «Невское кольцо», г. Санкт-Петербург
31.07	**Чемпионат России по супермото, 3-й этап**, г. Москва, Крылатское
31.07–1.08	**Открытый чемпионат России по кроссу на ATV и «Трофей России» по мотокроссу, 3-й этап**, «Парк Экстрим», г. Яхрома, Моск. обл.
7.08	**Чемпионат России по кантри-кроссу, 6-й этап**, трасса «У Пирамиды», Моск. обл.
7–8.08	**Чемпионат России по мотокроссу, суперлига, 3-й этап**, г. Скопин
11.08	**Кубок России по суперкроссу, 3-й этап**, г. Кузнецк
14–15.08	**Кубок мира по кроссу на ATV**, «Парк Экстрим», г. Яхрома, Моск. обл.
14–15.08	**Чемпионат России по мотокроссу, суперлига, 4-й этап**, г. Пенза
15.08	**Чемпионат мира по мотокроссу («Мотоциклы с колясками»), Гран-при России**, «Парк Экстрим», г. Яхрома, Моск. обл.
20–21.08	**Чемпионат России по ШКМГ, 6-й этап**, трасса «Мячково», Моск. обл.
21–22.08	**Чемпионат России по мотокроссу, суперлига, 5-й этап**, г. Сызрань
21–22.08	**Чемпионат России по мотокроссу («Мотоциклы с колясками»), 3-й этап**, г. Ирбит, Свердловская обл.
28–29.08	**Мотокросс на приз губернатора Московской области**, «Парк Экстрим», г. Яхрома, Моск. обл.
28–29.08	**Кубок России по мотокроссу («Хобби»), 4-й этап**, г. Кострома
28–29.08	**Чемпионат России по мотокроссу («Мотоциклы с колясками»)**, г. Богданович

ТОЙ-РАН В КОМПАНИИ ВИЦЕ-ГУБЕРНАТОРА

Московские, покровские и тульские мотоциклисты откликнулись на призыв сайта Мото.Ру – посетили Желыбинскую школу-интернат в Тульской области. Приехали, конечно, не с пустыми руками – доставили два комплекта компьютеров и сетевого оборудования для компьютерных классов. Байкеры покатали детей на мотоциклах, а после собственными силами устроили почти двухчасовой концерт. С интересом осмотрели отремонтированный банно-прачечный комплекс – средства и материалы на его ремонт собирались через сайт Мото.Ру.

Важная особенность последнего посещения шефами интерната: вместе с ними приехал вице-губернатор Тульской области Анатолий Воропаев, причем на собственном двухколесном аппарате. Более того, участвовал в концерте! Мотоциклистам удалось привлечь внимание высокопоставленного губернского чиновника к сложностям учебы и быта обитателей интерната – и тот обещал детскому дому помочь избавиться от многих насущных проблем.

Владимир ЗЯБЛОВ (Босс), Москва



ПРИЕДЕМ ЕЩЕ!

Акцию «Байкеры – детям Находки» провели организаторы предстоящего в августе слета «Лицом к океану» и администрация Находки. Мотоциклисты устроили сюрприз обитателям Дома для сирот. Когда во двор въехали байкеры, ребятня завизжала от восторга! С интересом разглядывали привезенные книги, игрушки, одежду, бытовую, аудио- и видеотехнику. Приморские байкеры сумели привлечь к акции спонсоров. И были танцы, покатушки, сладкий фуршет…

В Находку байкеры приехали впервые. Но дали честное «байкерское» слово, что скоро будут снова.

Игорь СОКОЛОВ (Sinus), Владивосток



БЕЗ ОСТАНОВКИ

Три новеньких «Пилота», на которых учатся ездить подростки, крутятся на площадке у московского завода «Салют». Тренер Николай Чернопятов полон оптимизма: «Салют» оплатил еще несколько «Минсков», на средства предприятия отремонтированы помещения для мотосекции. Летом тренировки продолжаются: оттачивается езда в «фигурке», по бездорожью. С недорогой ковровской, ижевской и минской техникой обещает помочь Национальная Российская мотофедерация.

Иван КСЕНОФОНТОВ, фото Наталии ДОЛГОЙ



УКРАИНСКАЯ МОТОМАЕВКА-2004

Любительские «Мотогонки-2004. Крым» прошли на Алуштинском байк-посту, одном из популярных прибежищ украинских мотоциклистов. Вдохновитель и организатор соревнований – Серега Таракан, личность легендарная в среде байкеров.

Трасса для соревнований – «натуральная»: 3-километровый отрезок сумасшедшего горного серпантина с чередой закрытых поворотов и затяжных подъемов. Требования к участникам и мотоциклам – быть в надлежащей экипировке, успешно пройти тех- и медосмотр, иметь страховку. Ограничений по кубатуре техники – никаких.



Гнали со средней скоростью 120 км/ч. Самый сложный вираж в 180° пришелся аккурат на середину пути. Гонщикам он дался нелегко: «нырнуть» в кювет никто не хотел, а снижать скорость – значит, терять драгоценные секунды. Но все завершилось благополучно. Первое место занял Паша Спартак, спортсмен из Одессы. Призеры щедро полили друг друга и болельщиков шампанским.



В перерывах между заездами на пляже состоялось мото-шоу и открытие купального сезона (при температуре воды +11°) под названием «Смелые жопы» (см. фото). Праздник души завершился концертом и полыханием фейерверка.

Фото Michel

СКУТЕРИСТЫ ГУЛЯЛИ – БЫЛ ПОВОД



Свой седьмой день рождения сеть магазинов «Скутершоп» отметила любительскими гонками на скутерах. Зрелищно, массово, доступно! На старт вышли более 20 участников, а поболеть собрались никак не менее полутысячи человек. Кубатура техники невелика, но борьба велась «по-взрослому». Были и фавориты, и острые моменты, и даже дисквалификация за попытку обмануть техкомиссию. Победитель же уехал на новеньком Honda Dio, предоставленном «Скутершопом».

Праздник продолжился шоу-программой. Гостей развлекли показательные заезды на макси-скутерах. А какой ажиотаж вызвали гонки на мини-байках! Александр Рябикин, более известный в столичной тусовке как Фура, член московской команды Pilot Racing Team, казалось, никому не оставит шанса на победу. Все так и складывалось… пока на его аппаратике не «кончилось» сцепление.



Фото Павла КОСОЛАПОВА





В перерывах между заездами зрители могли удовлетворить любопытство на небольшой тематической выставке, которая проходила тут же, на трассе. Особое внимание привлекла новая российская разработка специалистов КБ «Завода им. Хруничева» – «Скутэнд», скутер-эндуро, созданный специально для российского бездорожья. Праздник удался!

Лев ГАРЯЕВ

ШУСТРО ПО «ФИГУРКЕ»



Все асы и чемпионы начинали одинаково – с тренировочной площадки, преодолевая «коридор», «восьмерку», «змейку»... А есть «фигурка» спортивная, где ширина «коридоров» у́же – меньше метра. Проехать их «чисто», но быстро, нелегко даже асу. Такой «слалом» на асфальте в Москве проводится еще с середины прошлого века, и почти сорок лет организатор соревнований – Михаил Михеев, руководитель московского СТК «Восход». Он же «командовал парадом» и в этом году.

В саду «Эрмитаж» соперничали школьники. Некоторые были настолько «мелки», что хотелось им сказать: «Иди отсюда, подрасти». Благо, было куда послать – рядом в парке клоуны водили с малышами хороводы. Но шустрые мальчишки, запрыгнув на сиденье скутера, одной ногой едва касаясь земли, резко трогались и мастерски вписывали аппарат в «змейки» и «восьмерки». Надо было видеть, как технично они это проделывали!

В возрастной группе школьников до 12 лет самым техничным водителем признали Колю Кукушкина. Самый юный участник, 8-летний Леша Тарасов, занял третье место. В другой возрастной группе (старше 12 лет) победил Костя Чернов. Победители получили призы от управы «Тверская» Центрального округа Москвы.

В этом году планируется еще несколько подобных соревнований, в том числе и для взрослых.

Иван КСЕНОФОНТОВ, фото Наталии ДОЛГОЙ

ВСЕ НА STURGIS!



Клуб «Мотолюбер» собирается посетить легендарный мотофестиваль Sturgis-2004, который пройдет в Южной Дакоте 9-15 августа. Приглашаются все желающие. За информацией обращайтесь по e-mail: motoluber@russtransport.ru.

Я – НАСТОЯЩИЙ

Если байкеров на Смотровой спросить, кто самый колоритный персонаж их тусовки, почти все вспомнят Иваныча из клуба «МотопАдонки Масквы». Вишневая Yamaha Virago, шлем с рогами и самодельные «доспехи» – его «особые» приметы. Весь наряд – плод его богатой фантазии и неиссякаемой энергии.

– Меня часто называют настоящим байкером. А в понятие байкера входит свобода самовыражения. Один из способов – оригинальный наряд. Поначалу надевал костюм только на байкерские тусовки, чтобы выделиться. Со временем сам не заметил, как этот костюмчик стал моей «визиткой».

Наряд мой выглядит, наверное, вызывающим, но на дороге я не наглею, пытаюсь быть предсказуемым, езжу так, чтобы не мешать другим участникам движения. Придерживаюсь принципа: «ездить нужно так, как ты бы хотел, чтобы ездили другие».





У меня масса всевозможных идей и проектов. Многие связаны с одним: объединить мотоциклистов в братство, и неважно, на каком мотоцикле ты ездишь. Помогаю другим на дороге, а в качестве платы беру обещание тоже помогать.

Хочу в меру сил сделать все, чтобы люди чтили традиции и устои, сложившиеся десятилетиями и сегодня забытые. Сейчас создаю информационный портал (www.motohram.ru) для общения мотоциклистов. Темы – любые. Назвал его «мотохрам». В нем нет религиозной подоплеки. Сайт сделан в виде «скелета», без графики, цвета и звука, – лишь бы у посетителей была возможность участвовать в создании виртуального храма.

Кто-то скажет, что все это утопия и по мне плачет сумасшедший дом. Однако, судя по количеству тех, кто поддержал идею, могу утверждать, что я нормальный человек, а то, что делаю, многим по душе.



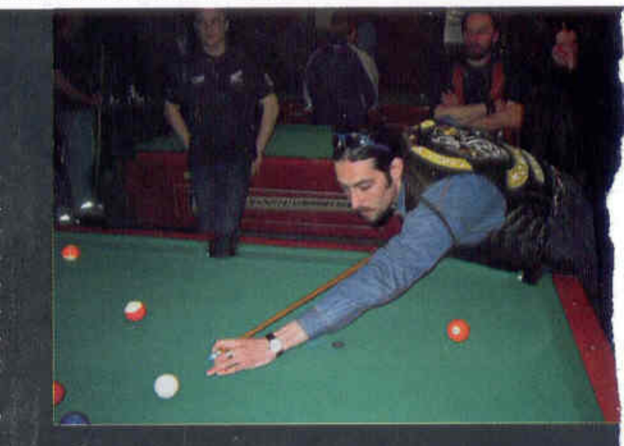
Фото Наталии ДОЛГОЙ



БИЛЬЯРД БАЙКЕРАМ НЕ ЧУЖД

Первый открытый байкерский турнир по бильярду провел JM Club Moscow. Состязались в двух видах – «Американском пуле» и «Русской пирамиде». Организаторы предполагали, что самым массовым видом будет «Американка». Ан нет – большинство байкеров (в основном, старшего поколения) предпочли русский бильярд, самый трудный, но и зрелищный. Победители увезли с собой по призовому видеомагнитофону.

Сергей ИВАНОВ (Alien), JM Club Moscow





КАСТОМ-ГИТАРЫ



Рок-н-ролл и кастомайзинг объединились! Три самых известных кастомайзера в мире – Дэйв Перевиц, Донни Смит и Арлен Несс в сотрудничестве с легендарной фирмой-производителем гитар Gibson создали три уникальные гитары и в стиле каждой из них сотворили мотоциклы.

Арлен Несс пошел по самому простому пути: на гитаре и построенном мотоцикле поставил свой инициал – «А». Гитаре кастомайзер придал форму щита. Чоппер выкрашен в те же цвета, что и инструмент. Форма гитары Донни Смита напоминает бензобак чоппера. Есть даже крышка горловины! «Бензобак» оранжевого цвета, на ярком фоне изображены синие языки пламени. После консультаций с музыкантами группы Aerosmith, Перевиц, признанный журналом Easyrider лучшим кастомайзером 2003 года, не стал уходить от традиционной формы гитары. Наоборот, он пошел от гитары – к мотоциклу. И передал в своем чоппере дух фирмы Gibson: спицы колес сделал в форме грифа, а зеркала – в форме деки. ⏮





Фото Gibson Guitar Corp

БУША ОБЕЩАЛИ «ПОДВЕЗТИ»



Фото Reuters

В последний день весны американские байкеры заполонили мотоциклами громадную стоянку перед зданием Пентагона, устроили ежегодный парад по улицам Вашингтона. Делегация нагрянула и в Белый дом: Джордж Буш устроил прием для ветеранской организации «Катящийся гром». Президент по громкой связи обратился к толпе съехавшихся со всех штатов мотоциклистов, собравшихся на вашингтонском стадионе имени Джона Кеннеди – здесь завершилась ежегодная акция «Пробег во имя свободы». Первый человек страны поблагодарил мотоциклетное сообщество за то, что байкеры приняли его в свою семью и пообещали поддержать на предстоящих выборах. Буш пообещал, что в качестве главнокомандующего сделает все возможное, чтобы ветераны и члены их семей «получили благодарность и уважение всей страны».

«Катящийся гром» создали ветераны Вьетнама, у организации 78 отделений в США и ряде стран, насчитывает около 7 тысяч членов. Прошлогодний «Пробег во имя свободы» привел в Вашингтон почти 350 тысяч мотоциклистов из всех штатов США. ⏮

В СТОЛИЦЕ ЕСТЬ МОТОСПАС

В Москве начала работать Служба социальной защиты мотоциклистов. Ее задача понятна – прийти на выручку мотоциклисту в случае поломки его техники или в аварии. Круглосуточно работает «горячая линия» по тел. 924-44-60. Специалисты окажут техническую, медицинскую или юридическую поддержку. «Мотоспас» координирует работу эвакуаторов, «скорой» и других оперативных служб. Добровольцы из «хелп-листа» (базы данных байкеров, готовых в любую минуту примчаться выручать из беды) всегда на связи с диспетчерами. Основной набор услуг предоставляется бесплатно. Подробности – на сайте www.motospas.ru. ⏮

➔ УВЕКОВЕЧИМ!

ПРИВЕТ В ПАРИЖ



Этот мотоцикл я собрал из мотоциклетных и некоторых автомобильных запчастей. Сейчас он у моего друга Романа. Он живет в Париже, но регулярно читает «Мото». Вот будет сюрприз, когда обнаружит в журнале фотографию мотоцикла, который стоит у него на столе!

Технические данные: рама – вырезана из днища поршня от «Волги»; бак – поршень мопеда; седло – тарелка впускного клапана «Днепра»; обтекатель – эмблема ГАЗа; двигатель-оппозит – прибамбас от японского карбюратора; задняя подвеска – вилка КП Jawa; стоп-сигнал – пуговица от байкерских джинсов и т. д.

Руль поворачивается, подвески амортизируют. ⏮

Алексей КОМАРЕНКО, г. Запорожье, Украина



SILVERSTONE

Антон БАРСУКОВ,
корр. «Мото»
в Великобритании

НА ТРАССЕ ДЛЯ ЭЛИТЫ

Что предстоит испытать спортбайкеру, если он попадет на трассу GP.

ВПРАВО, ВЛЕВО, ПРЯМО...

Хозяева здесь – гоночная элита автомобильной F1 и MotoGP. На подиум «Сильверстоуна» восходили такие звезды, как Барри Шин, Кевин Шванц, Рон Хаслам, Карл Фогарти, Михаэль Шумахер… Тем он и притягателен для тех, кто в элиту не входит. Что могут показать здесь такие, как я? А ведь возможность потренироваться здесь существует. И я ею воспользовался.

«Сильверстоун» – один из крупнейших трековых комплексов мира. Он состоит из четырех треков, три из них связаны друг с другом, что позволяет компоновать три различные трассы для национальных соревнований, международных и Гран-при.

Мне предстояло ездить по «национальному» «кольцу». Эта трасса приблизительно треугольной формы, с двумя длинными прямыми и шестью поворотами. Первый после старт-финишной прямой – закрытый Copse. За ним следует непродолжительный спуск, переходящий в Maggotts, завершающийся быстрым правым поворотом и прямой. После этого следует левый Brooklands, перетекающий в медленный Luffield, с которого можно съехать на пит-лэйн или продолжить путь на финишную прямую.

Я изучил схему трассы, запомнил главные ориентиры, приблизительно наметил основные траектории, возможные точки начала торможения и входа в повороты. На свою Yamaha R1 установил таймер кругов – инструмент, позволяющий объективно оценить, прогрессируешь ли ты на треке.

МЫ ВСЕ ЗДЕСЬ ОДИНАКОВЫ

В 7.00 заветного дня в полном офигении я въехал на этот грандиозный комплекс. В паддоке кроме меня расположились шесть новичков и два гонщика-профессионала. Начинающие были на дорожных Blackbird, Fireblade, Honda VFR800 и двух Yamaha R1 в состоянии легкого тюнинга. В распоряжении профи несколько мотоциклов. Первый, окруженный свитой механиков, с самоуверенной улыбкой рассматривал свои два затюнингованных до спонсорского банкротства «Джиксера» последних моделей: «литр» и «шестисотку». Другой пилот, видимо, не мог похвастаться крутым спонсором, в связи с чем и техника его попроще, но мотоциклов три: GSX-R750-SRAD, R6 и Fireblade. В состоянии некоторого смущения я заговорил с надменным рейсером… и сразу изменил мнение о нем: профи превратился в нормального парня, засыпал меня вопросами, советами и информацией об особенностях трека. Он приехал за тем же, за чем и я, – тренироваться.

Это я на выходе из Maggotts.

ТОГО И ЖДИ ПРОТАРАНЯТ...

В первую сессию я старался запомнить расположение ориентиров (в том числе пятна рассыпанного белого порошка, который применяют для нейтрализации капель масла). Уже вскоре понял, что подвеска моего R1 настроена не оптимально. Заднее колесо при энергичном торможении слишком «охотно» расставалось с асфальтом, отчего переднее начинало неприятно вибрировать. После первого заезда подкорректировал настройки подвески.

Изменение настроек дало результат: второй заезд принес большую уверенность, возросла скорость. То, что запомнил ориентиры, позволило более точно проходить виражи, оптимизировать точки начала торможения и входа в повороты.

В перерыве между заездами наблюдал, как идут дела у пилотов следующей за нами группы. Бросилось в глаза, насколько по-разному они проходят первый после финишной прямой поворот – Corpse. Еще в ознакомительном заезде обратил внимание, что этот вираж полностью не просматривается. И еще: на самом деле не столь крут, как может показаться. Думаю, эта кажущаяся сложность и вынуждала большинство пилотов второй группы лихорадочно отщелкивать «вниз» две, а то и три передачи, доводить двигатель до поросячьего визга, а из-под заблокированного заднего колеса вылетало облачко голубого дыма. Вместе с тем, более опытные пилоты ограничивались одним переключением и проходили поворот значительно быстрее.


Покрышка заднего колеса после тренировки.

Третий заезд, как говорят рейсеры, «открыл» мне трассу. Когда это происходит, возникает удивительное ощущение, что дорога стала шире. Эффекту есть объяснение: пилот накопил достаточно ориентиров, излишне не растрачивает внимание на определение своих координат на треке, а расходует его с большей пользой.

После прогревочного круга я действительно поехал быстро. Скорость в поворотах ограничивала даже не резина (я использовал не чисто гоночную, а вполне дорожную BT010), а то, что мои штатные подножки при максимальном наклоне чиркали по асфальту, чем нарушали баланс мотоцикла.

Очень скоро я понял, что ошибся, когда выбрал для себя группу для начинающих. Теперь большая часть новичков превратилась в почти неподвижные объекты, порой они не позволяли полностью реализовать потенциал мотоцикла. Хуже

того, иные оказались непредсказуемыми, что однажды едва не стоило мне падения. Обогнав одного, я начал тормозить и укладывать мотоцикл в поворот. В этот момент боковым зрением заметил, что оставшийся позади «курсант» тормозить или изменять траекторию не собирается и прет, нацелившись прямо в хвост моей R1. Последовал сильный удар, мой мотоцикл недобро взбрыкнул. «Ну все, – промелькнуло в голове, – перехожу из режима езды в бреющий полет». Однако каким-то чудом удержал машину от падения. А тому «камикадзе» повезло меньше – он продолжил путь на пятой точке.

Вторая половина дня превратилась в сплошное удовольствие. Методичная работа с настройками подвески и «полировкой» отдельных виражей приносила свои плоды. Единственной загадкой оставался последний поворот перед финишной прямой – Luffield. Его недавно реконструировали специально для мотогонок: теперь вместо «шпильки» гонщики перед выездом на прямую проходят очень узкий и медленный шикан. Дизайнеры трека объясняют: по сравнению со старым, новый Luffield вносит в борьбу больше остроты и зрелищности.

Остроту я и прочувствовал на собственной шкуре. Все повороты до Luffield – более-менее быстрые, и это вырабатывает у пилота соответствующий ритм. Новый Luffield требует совершенно иного, и, если вовремя не перестроиться, ритм рушится.

Перед выездом. Надписи гласят: «Не забудь застегнуть ремешок шлема», «Внимание, шины холодные».

РАБОТА НАД ОШИБКАМИ

Я попросил инструктора проехать за мной несколько кругов и оценить езду. Он же предложил свой сценарий: сначала он едет за мной и смотрит на мои недочеты, потом уходит вперед и показывает, как надо делать, после чего опять отстает и смотрит, как я проведу работу над ошибками.

Ехал за ним, сравнивал и понял: я входил в повороты гораздо раньше, чем это делает он. Другая ошибка: при сильном наклоне я иногда цеплял асфальт не подножками, а краем ботинка. Посмотрел, как инструктор располагает ноги на подножках, и уяснил, что опираться надо не серединой ступни, а косточкой большого пальца. Боты следует располагать почти так же, как косолапый медведь – носками внутрь, и тогда в повороте появляется возможность накренить мотоцикл острее.

Не успел я еще как следует привыкнуть к новым точкам входа в поворот и непривычно-правильному положению стоп, как инструктор пригласил меня уйти вперед. Когда снова я стал лидером, сразу почувствовал, что не все так просто, как казалось, едучи сзади. Помня наизусть указанные мне точки входа, но не видя перед собой учителя, я потерял былую уверенность. Дремучие инстинкты самосохранения взяли верх, и я автоматически стал повторять ошибки – входить в повороты раньше положенного.

После заезда инструктор порекомендовал установить на мотоцикл гоночные подножки: их можно регулировать по высоте, чтобы не касаться асфальта. И за счет этого избавиться от излишних выбросов адреналина.



Мечта рейсера – Yamaha R7.

...ЧЕГО И ВАМ ЖЕЛАЮ

«Сильверстоун» – трек невероятно интересный. Трасса – как шведский стол: «блюда»-повороты на любой вкус. В длинных быстрых испытываешь те продленные ощущения, которые в коротких виражах длятся доли секунды. Нагрузка на мотоцикл настолько велика, что сразу становятся очевидным все недочеты в подвеске и двигателе. Поверхность покрытия абразивная, так что со сцеплением колес с полотном даже на дорожной резине проблем не возникает. С другой стороны, этот абразив резину буквально сжирает. Некоторые повороты (во всяком случае, по мнению спортбайкера моего уровня) с недостаточными по размеру зонами безопасности: падение на высокой скорости неизбежно приведет к столкновению с близко расположенными отбойником. И еще: важно угадать, в какую по уровню мастерства группу записаться. Ошибешься – и задиристые новички на «Хаябусах» и отцы семейств на «Супердроздах» будут путаться под ногами.

В целом же день тренировки на супертрассе – ни с чем не сравнимое удовольствие, которое я пожелаю пережить каждому уважающему себя спортбайкеру.



ТРАВМПУНКТ НА ОБОЧИНЕ

Дорожно-транспортные происшествия уносят на порядок больше жизней, нежели нынешние войны и теракты. И виноваты в том не столько тяжелые травмы, сколько запоздавшая медпомощь.
Хирург, а вместе с тем и мотоциклист со стажем **Денис РАТИН** (в московских мотокругах – **Доктор**) рассказывает о тонкостях оказания первой помощи на дороге.

На ваших глазах произошла авария, пострадал человек. Не паникуйте, любым доступным способом сообщите об аварии на ближайший пост ГИБДД, например, через водителей автотранспорта. После чего, не теряя ни секунды, доставайте медаптечку (или остановите автомобиль – в каждом она должна быть) и приступайте к делу.

Попытайтесь определить, какая травма (из тех, что заметны) самая опасная. В первую очередь возможно: нарушение сердечной деятельности и дыхания, сильные кровотечения и переломы конечностей со смещением костей. Если пострадавший в сознании, то, вернее всего, в ближайшее время не возникнет серьезных проблем с работой сердца и органами дыхания. Если пострадавший без сознания, проверьте, есть ли пульс и дыхание. Искать пульс следует только на сонной артерии (см. фото 1). Потренируйтесь прямо сейчас: приложите указательный и средний пальцы к указанной на снимке точке на собственной шее. Сильно не давите – лишь

слегка прижмите артерию подушечками пальцев. Это несложная процедура.

В состоянии паники вы (да и любой в такой ситуации) можете допустить серьезную ошибку – интуитивно попытаться любыми способами вытащить бедолагу из-под машины или мотоцикла. Не давайте воли рукам, не продумав последовательность действий! Конечная задача – уложить пострадавшего на спину на ровной поверхности. Действуйте крайне осторожно: болевой шок усиливается от любых манипуляций с телом. А если поврежден позвоночник, все может кончиться плачевно, если движения не будут достаточно слаженными. Лучше всего, если вам ассистирует помощник, еще лучше – два: один следит за положением головы, другой «ведет» плечи и верхнюю часть туловища, третий – область таза и ноги. Здесь вашего подопечного подстерегает серьезная опасность дополнительной травмы: чтобы ее избежать, слегка растягивайте его тело в длину, а главное – ни в коем случае не давайте прогибаться шее и пояснице!

Еще одна непростая задача – снять шлем с пострадавшего. Действуйте крайне осторожно. Снимать надо вдвоем: ваш помощник одной рукой удерживает шею травмированного сзади так, чтобы большим и указательным пальцами зафиксировать затылок, а другой – спереди, одновременно прижимая подбородок вверх. Растяните посильнее лямки шлема в стороны и стягивайте его в направлении от подбородка к темени, одновременно приподнимая голову и плечи пострадавшего. Откажитесь от мысли тянуть шлем прямо вверх – движение должно быть именно дугообразным (см. фото 2).



Фото 1.

РЕАНИМАЦИЯ

Следует поторопиться, если заметите у вашего подопечного синюшные губы, широкие зрачки и отсутствие пульса!

Уложите его на спину. Под плечи (но ни в коем случае не под шею!) положите валик из одежды толщиной в руку.



Фото 2.

Этот простенький прием поможет распрямить дыхательные пути. Поверните голову набок и, обернув палец куском ткани, очистите полость рта от крови, слизи, рвотных масс. Только после этого приступайте к вентиляции легких. Поверните голову раненого прямо, слегка запрокиньте ее назад, зажмите двумя пальцами нос. Глубоко вдохните и вдуйте воздух в рот пострадавшему. Повторите эту процедуру два–три раза.

А теперь самое сложное – непрямой массаж сердца. Он вполне вам по силам. Положите основание ладони одной руки на среднюю часть грудины пострадавшего, а основание ладони другой обоприте о тыл первой. Не сгибайте руки в локтях! Работайте корпусом. Резко нажимайте – с частотой 60–80 раз в минуту, то есть примерно каждую секунду. Настолько сильно, чтобы грудина прогибалась на 5–7 см. Чередуйте движения: после 10 нажатий произведите два выдоха в легкие пострадавшего. Проверяйте каждые 2–3 минуты, не появился ли пульс.

ЦВЕТ КРОВИ

Чтобы добраться до раны, одежду с пострадавшего лучше снять. Сделать это не всегда легко: при ожогах ткань, особенно синтетическая, прилипает к коже. И не пытайтесь ее отрывать! Просто обрежьте одежду вокруг ожога и перевяжите стерильным бинтом поврежденный участок (вот аптечка и понадобилась!). Нельзя вытаскивать из раны инородные тела (куски стекла, железа, пластика и т. п.). Просто наложите вокруг них чистую повязку так, чтобы зафиксировать их в ране.

Венозное кровотечение даст знать о себе темным цветом крови. Чтобы его прекратить, достаточно зажать рану стерильной салфеткой и туго перебинтовать. Капиллярные кровотечения, которые обычно возникают при ссадинах и неглубоких порезах, не опасны. Чего нельзя сказать о кровотечении артериальном. Его легко отличить: алая кровь бьет пульсирующей струей. Большим пальцем или ладонью прижмите артерию, чтобы остановить потерю крови.

Если этого оказалось недостаточно, используйте жгут. Нет его под рукой, – найдите веревку, сгодится любой кусок ткани. Самое подходящее место для наложения жгута на руке – верхняя треть плеча (см. фото 3), на ноге – средина или верхняя треть бедра. Немного приподнимите вверх раненую конечность.

Жгут накладывается не более чем на 1 час, в холодную погоду – на 30 минут. Обязательно прикрепите к поврежденной конечности записку о времени наложения жгута.

При проникающем ранении груди, когда воздух выходит из раны при дыхании, в первую очередь герметизируйте рану. Для этого подойдет любой не пропускающий воздух материал: кусок полиэтилена, прорезиненная ткань, даже презерватив. Когда пострадавший сделает глубокий выдох, зажмите имеющимся материалом рану, сверху положите несколько салфеток и туго забинтуйте.

О ПОЛЬЗЕ ПОЛОСАТОГО ЖЕЗЛА

Перелом – это боль, часто настолько сильная, что вызывает болевой шок. Поэтому постарайтесь максимально «обездвижить» сломанные кости. Главный принцип фиксации конечности: закрепите ее в одном суставе выше и в одном ниже перелома. Хороши при этом любые подручные средства: доски, картон, части защитной экипировки мотоциклиста. Пришлось мне однажды помогать сотруднику ДПС, получившему перелом предплечья, – прекрасную шину я изготовил из его же милицейского жезла и папки с протоколами.





Фото 3.

Очень советую все это запомнить. Еще и потому, что в роли пострадавшего можете оказаться и вы сами, вот и сможете грамотно поруководить теми, кто не знает, как помочь. Зачастую умение оказать несложную первую помощь может спасти человеку жизнь.

Автор композиции из пластилина Александр БАТЫРУ, рисунок Сергея ЧИРКОВА, фото Павла КОСОЛАПОВА

ТРУБА КАК ТОЧНЫЙ ПРИБОР

Мотор моего «Днепра» я собирал, соблюдая инструкцию. Затягивать гайки крышек нижних головок шатунов, сказано в ней, нужно с определенным усилием – 3,2–3,6 кГ·м. Ни у меня, ни у моих знакомых динамометрического ключа не оказалось. Покупать недешевый инструмент лишь для того, чтобы один раз в несколько лет затянуть четыре гайки, нет смысла. Решение подсказала сама величина усилия – 1 килограмм на 1 метр. Это значит, что закручивать гайку нужно рычагом в один метр с усилием на его конце 3,2–3,6 кГ. Я отпилил от водопроводной трубы кусок длиной полметра, просверлил в самом его конце отверстие и продел в него проволочную петлю. Вставил в другой конец отрезка трубы накидной ключ, а в петлю вставил крючок безмена и, надев всю эту конструкцию на гайки шатунных болтов, затянул их. Поскольку рычаг вдвое короче метра, тянул за безмен до тех пор, пока он не показывал вдвое большее усилие – 6,4–7,2 кГ·м.



Вячеслав ЩЕРБАКОВ, г. Калуга

ОБОШЕЛСЯ БЕЗ УСОВ

Поехали мы с друзьями в путешествие на «Иж-ПС». В самой дальней точке маршрута на моем мотоцикле срезало усики на ведущих дисках сцепления (как потом выяснилось, из-за слишком большого зазора между зубьями шестерен моторная передача работала с ударными нагрузками). Друзья поделились дисками от своих мотоциклов, но их хватило ненадолго. Я разломил свои диски на четыре части и напильником сделал из них вставки, как показано на рисунке. На этих вставках и доехал до дома.

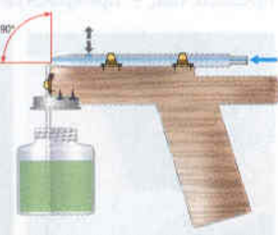


А это около тысячи километров.

Виктор КУБАРЕВ, г. Никель Мурманской обл.

АВТОРУЧКА-КРАСКОПУЛЬТ

Для покраски мотоцикла я воспользовался самодельным краскопультом из шариковой ручки. Разобрал ее, вынул из стержня металлический наконечник и выбросил, а трубку промыл растворителем. Корпус ручки и стержень закрепил скобами на вырезанном из доски «пистолете» (как показано на рисунке). Наилучшего распыления добился «регулировкой»: двигал эти детали вперед-назад вдоль своей оси. Как оказалось, стержень должен чуть-чуть перекрывать отверстие в ручке.



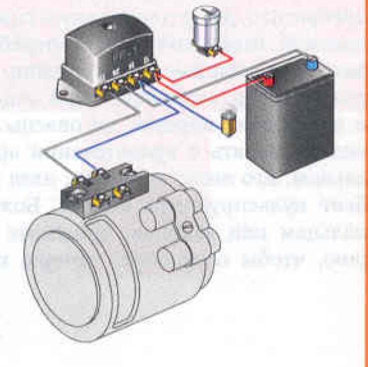
Краскопульт прекрасно работает, даже если к нему подать сжатый воздух от шинного насоса. Я же воспользовался компрессором от холодильника. С ним удобнее, да и качество окраски лучше. Но есть одно «но»: чтобы прервать работу, нужно вытащить вилку из розетки и ждать, пока упадет давление в шлангах. А между тем, все это время краска продолжает распыляться. Чтобы мгновенно выключить краскопульт, в корпусе ручки сделал отверстие диаметром около 3 мм. Зажму его пальцем – краска распыляется, открою дырку – большая часть воздуха пойдет через нее, и распыление прекратится.

Единственный недостаток приспособления в том, что после двух-трех покрасок корпус ручки приходится менять – растворитель, содержащийся в краске, его «съедает».

Сергей ЮРЧИК, г. Ляховичи, Беларусь

ПОСЛЕДНИЙ ШАНС

Когда у 6-вольтовой Jawa сгорает реле-регулятор – беда. Испытал это на себе: оригинальный прибор найти невозможно, а все современные рассчитаны на 12 В. Выход один: приспособить все еще встречающееся в продаже РР-1 от 6-вольтовых «Ижей». Изучив схемы проводки «Ижа» и Jawa, подключил его так, как показано на рисунке. Работает не хуже чешского.



Алексей УЛЫБИН, г. Курган

ТОРМОЗ СТАЛ «СИЛЬНЕЕ»

ПОБЕДИТЕЛЬ

У тяжелых мотоциклов откровенно слаб передний тормоз, даже двухкулачковый. Если разобраться, то часть усилия, прилагаемого к рычагу переднего тормоза, теряется при сжатии оболочки троса.

А что если избавиться от оболочки, заменив ее трубкой? Заменить по всей длине не удастся, ведь трос должен гнуться при работе передней подвески, однако удалить часть оболочки все-таки можно (как показано на рисунке). Стык трубки и остатка оболочки для надежности я пропаял латунью. А чтобы замена не бросалась в глаза, трубку покрасил черной краской.

Оболочки тросов свивают из проволоки или ленты. Постарайтесь найти ту, которая сделана из ленты: она меньше сжимается. Тормоз после такой переделки становится более цепким – настолько, что на мокрой дороге легко блокируется.

Андрей КАЛМЫКОВ, г. Кривой Рог Днепропетровской обл., Украина

«ПРИДОРОЖНЫЙ» ПОДШИПНИК

Однажды в дальней поездке на моем «Урале» захрустел подшипник рулевой колонки, а потом руль и вовсе начал заедать. Разобрав колонку, увидел, что несколько шариков стерло в порошок. Мало того, при разборке несколько шариков упало и исчезло в траве. Прогулявшись по обочине, нашел кусок стальной проволоки, близкой по диаметру к шарикам. Согнул ее по форме канавки в обоймах подшипника и, обильно смазав «Литолом», вставил вместо шариков. Собрал колонку, чуть-чуть затянул демпфер. Руль поворачивался не очень легко, но не заедал, мотоцикл уверенно «держал» дорогу.

Иван ШАПШАЛ, Москва

Ведущий рубрики Борис ДАХНОВСКИЙ

Вниманию авторов! Направляя материалы в редакцию, обязательно указывайте ваши фамилию, имя и отчество (полностью), паспортные данные (серию, номер, кем и когда выдан), ИНН и номер свидетельства о пенсионном страховании, дату и место рождения, адрес и, желательно, номер телефона.

Лев ГАРЯЕВ

НЕ ПОТЕЙ, А ТО ОСЛЕПНЕШЬ

ЧТО АНТИФОГИ МОГУТ И НЕ МОГУТ

Представьте летний день, вяло ползущая пробка, на обочине что-то строят, пыль столбом... Она скрипит на зубах, лезет в глаза и нос. Хочешь опустить стекло шлема-интеграла, чтобы не дышать этой гадостью, но нельзя – стекло тут же запотеет.



Сохранить зубы белыми, а глаза чистыми призваны средства, предназначенные против запотевания стекол (в народе их именуют антифогами*).

Бывают они 3-х видов: аэрозоли, пленки для наклеивания на стекло с внутренней стороны и салфетки с пропиткой. Выбор небогат: пройдясь по магазинам, мы приобрели семь жидких препаратов (и то пять из них для автомобильных стекол), одну салфетку (нашли ее с трудом) и универсальную наклейку на внутреннюю сторону стекла фирмы Progrip (еще видели «Fog city», но она рассчитана только на стекла шлемов Arai). В качестве «подопытного кролика» взяли шлем Lazer модели Tornado Octane.

Тестировали просто: условия в пробке (то есть практически полное отсутствие встречного ветра) совпадают с комнатными. Человек к шлеме спокойно дышит – стекло вскоре запотевает. Время от начала испытания до очевидного помутнения стек-

* Fog (англ.) – пар, туман.



Liqui Moly Racing Visor Cleaner With Antifog.
Объем – 100 мл, цена – 175 руб. По свойствам – среднячок, а стоит неоправданно дорого.



Liqui Moly Anti-beschlag spray.
Объем – 250 мл, цена – 180 руб. Превосходит по всем параметрам предыдущий препарат.



Qualco No Fog spray.
Объем – 20 мл, цена – 70 руб. Если хорошо выдохнуть, стекло, обработанное этим препаратом, запотевает.



Sonax Anti-beschlag spray.
Объем – 250 мл, цена – 120 рублей. Чемпион среди спреев как по свойствам, так и по соотношению цена/качество/объем.




Arexons Visier Anti-beschlag.
Объем – 75 мл, цена – 180 руб. По свойствам схож с Sonax Anti-beschlag spray, но высокая цена делает его неконкурентоспособным.









Лекар антизапотеватель. Объем – 125 мл, цена – 30 руб. Стекло очищает хорошо, но не более того: антизапотевающий эффект отсутствует.

Never Fog. Объем – 120 мл, цена – 140 руб. По всем параметрам заслуживает твердой «четверки». Единственное неудобство – на флаконе нет распылителя.

Toto. Цена – 240 руб. Кроме наклейки с русскоязычной инструкцией и названия производителя, все надписи сделаны иероглифами. Бесспорный плюс салфетки – приятный мятный запах.

Progrip Race Vision Lens. Цена – 600 руб. Абсолютный чемпион по всем показателям: как ни дыши, стекло не потеет.

ла и определяет эффективность средства.

Важно заметить, что средства после нанесения на стекло должны быть абсолютно прозрачными и не липкими. Липкость проверяли просто: посыпали стекло пылью и сдували ее, остатки (если они были) сигнализировали о «прилипчивости» средства. Все препараты смываются теплой мыльной водой.

ВЫВОД: ни один химический препарат не сравнится с эффектом пленки Progrip. Она превращает обычное стекло шлема в двойное, то есть пленка располагается на расстоянии около 1 мм от стекла, а по краям весь этот «бутерброд» герметизируется. Хоть дешевой пленку не назовешь, служить она будет намного дольше, чем любой из аэрозолей и салфеток, а «стеклопакет», создаваемый ею в холодную погоду, сбережет драгоценное тепло. Испытанные в экспертизе химикаты тоже делают свое дело, но только до первого серьезного намокания: после него средство придется наносить заново.

Название	Форма выпуска	Способ нанесения	Прилипание (пыли)	Прозрачность стекла	Оценка по 10-балльной шкале
Liqui Moly Racing Visor Cleaner With Antifog	Аэрозоль	Стекло отполировать после нанесения средства	Прилипает	Мутноватый белесый налет	3
Liqui Moly Anti-beschlag spray	Аэрозоль	Распылить	Не прилипает	Прозрачное	4
Qualco No Fog spray	Аэрозоль	Отполировать	Не прилипает	Прозрачное	3
Sonax Anti-beschlag spray	Аэрозоль	Отполировать	Не прилипает	Прозрачное	5
Arexons Visier Anti-beschlag	Аэрозоль	Отполировать	Не прилипает	Прозрачное	5
Лекар антизапотеватель	Аэрозоль	Отполировать	Не прилипает	Прозрачное	1
Never Fog	Жидкость для растирания	Растирать салфеткой или ветошью дважды: при нанесении и после высыхания	Не прилипает	Прозрачное	4
Toto	Салфетка с пропиткой	Натирать стекло	Не прилипает	Прозрачное	2
Progrip Race Vision Lens	Пленка для наклеивания на стекло	Просто наклеить*	Не прилипает	Прозрачное	10

* Но очень аккуратно, так как это продукт одноразового применения.

ТРУБА НЕ ДОЛЖНА ПОПЕРХНУТЬСЯ

О РЕЗОНАТОРАХ, ГЛУШИТЕЛЯХ И НЕ ТОЛЬКО



На вопросы читателей, связанные с тюнингом отечественной и импортной мототехники, отвечает эксперт журнала Владимир ВОЙТЕНКО.

Будет ли прок в переделке глушителя серийного мотоцикла? Существуют ли какие-либо формулы, по которым можно рассчитать размеры резонатора и глушащей части?

Любой двигатель дорожного мотоцикла рассчитан на некие «усредненные» условия эксплуатации, потому и возможности моторов, условно говоря, «усредненные» – по показателям экономичности, долговечности, токсичности отработавших газов. На получение таких показателей и приспособлена технология массового производства, а это те рамки, которые порой сковывают конструкторов по рукам и ногам. Поэтому прок от индивидуальной доводки будет. Остается правильно поставить задачи и правильно их решить.

Формулы для расчета глушителей двухтактников существуют, но они громоздки, трудно учесть все факторы. Хотя бы погодные. Не замечали, как меняется работа двигателя при изменении температуры воздуха или влажности? Или температура выхлопных газов: мало того, что в точке возле выпускного окна она не постоянна и сильно зависит от режима работы двигателя. Газы, двигаясь внутри резонатора, вначале расширяются, остывая при этом, а затем, сжимаясь в обратном конусе, вновь нагреваются и т. д. А ведь в основе расчета глушителя стоит скорость звука в выхлопных газах, которая напрямую зависит от температуры. Что же это за основа, если она постоянно меняется! Вот и остаются эти формулы на страницах диссертаций. Даже на заводах глушители рассчитывают упрощенным методом, потом доводят систему выпуска на стенде, а затем, после дорожных испытаний, все равно что-то переделывают.

Глушитель не может обеспечить прирост мощности во всем диапазоне оборо-



Размеры глушителя: L – общая длина резонатора; $L_{кол.}$ – длина «колена» глушителя; $L_{п.к.}$ – длина переднего (прямого) конуса; $L_{ср.}$ – длина средней части; $L_{обр.к.}$ – длина обратного конуса; $D_{кол.}$ – диаметр «колена»; $D_{ср.}$ – диаметр средней части; $D_{глуш.}$ – диаметр глушащей части.

тов. Его настраивают на тот режим, при котором стремятся получить прирост крутящего момента (а не мощности!). При этом волна выхлопных газов должна успеть пройти через весь резонатор, отразиться от обратного конуса и вернуться к выпускному окну в тот момент, когда оно еще открыто, а продувочные окна уже закрылись. Если волна придет раньше, то загонит часть рабочей смеси обратно в продувочные каналы. Если позже, – часть рабочей смеси успеет вылететь в трубу (выхлопную). И в том, и в другом случае крутящий момент (а, значит, и мощность) уменьшится. Самый важный размер – L (общая длина выпускной системы от выпускного окна до конца обратного конуса) можно рассчитать по формуле:

$L=[(a_{прод.}+a_{вып.})/720 \times 1/n \times 33\,360]/2$,

где: $a_{прод.}$ – фаза продувки (град.);

$a_{вып.}$ – фаза выпуска (град.); n – обороты двигателя, на которых надо получить прибавку крутящего момента (об/мин); 33 360 м/мин – принимаемая средняя скорость волны газов в выхлопной трубе.

Чтобы получить $a_{прод.}$ и $a_{вып.}$, снимите головку цилиндра и закрепите на роторе генератора транспортир (его центр должен строго совпадать с осью вращения коленвала). На генераторе сделайте начальную метку и, поворачивая коленвал по ходу вращения, отмечайте углы, при которых кромка днища поршня окажется у верхнего края продувочных и выпускных окон.

Не надейтесь, что, подставив в формулу 15 000 об/мин, а затем установив, скажем, на Jawa, изготовленный по получившимся размерам резонатор, вы заставите мотор раскрутиться до этих оборотов. Все элементы двигателя этого мотоцикла сделаны таким образом, чтобы он выдавал максимальный крутящий момент на 3500 об/мин. Значит, и в формулу нужно подставить 3500 об/мин.



Zundapp GS125. В начале 70-х годов, когда этот мотоцикл создавался, считалось, что прямой глушитель работает лучше, чем «кривой».

Получив общую длину выпускной трубы, можно определить приблизительный размер частей. Длина «колена» должна составить 20–28% от общей длины; передний (прямой) конус – 32–38%; цилиндрическая часть – 8–10% и обратный конус – 30–35%. Диаметр «колена» – 63–70% от диаметра цилиндра, а площадь сечения трубки глушащей части – 65–75% от площади сечения «колена». Диаметр средней цилиндрической части можно подсчитать, зная диаметр «колена» и длину переднего конуса. Обычно его угол при вершине делают около 12°.

Воспользовавшись знаниями из школьного курса тригонометрии, получим формулу:

$Д_{ср.}=Д_{кол.}+0{,}21 \times L_{п.к.}$,

где: $Д_{ср.}$ – диаметр средней цилиндрической части; $Д_{кол.}$ – диаметр «колена»; $L_{пк.}$ – длина переднего конуса.

Иногда, чтобы уменьшить длину резона-



Глушители современных скутеров. Их создатели явно стремились к минимизации размеров.

тора (сохранив его объем), $Д_{ср.}$ делают немного больше расчетной. У современных скутеров и мопедов этот диаметр составляет 74–76 мм для «полтинников» и 105–115 мм для 70–80 см³.

Бывало, размечтаюсь: вот все рассчитаю, сварю, сейчас ка-ак поедет!.. Не тут-то было. А однажды заметил, как один опытный спортсмен в свежеизготовленный резонатор зачем-то заливал воду. Оказалось, проверял объем резонатора (до конца обратного конуса): он должен быть больше рабочего объема цилиндра в четное число раз, то есть в 2, 4, 6 и т. д. – только в этом случае глушитель будет работать как надо.

Резонатор лучше всего делать из стали марок 10, 20 толщиной 0,6–0,8 мм. В былые времена спортсмены, особенно кроссовики, чтобы глушители меньше мялись при падении, изготавливали их из твердых углеродистых сталей. Гнуть такой металл трудно, варить – тем более. При езде от вибраций возникают трещины либо по швам, либо рядом с ними. С мягким металлом работать гораздо проще, да и выпрямить его, в случае чего, легче.

Что же касается глушащей насадки, чтобы она не «задушила» резонатор, ее нужно сделать прямоточной (в «Мото» не раз описывались такие конструкции).

Как бы вы тщательно все не делали, не ждите, что получится с первого раза. Вполне возможно, что «по-настоящему» мотоцикл заработает с пятым, а то и седьмым по счету глушителем.



Глушитель «Баксана» – мотоцикла, на котором команда «Мото» въехала на Эльбрус. Глушитель изготовил Владимир Войтенко.

Какой резонатор использовать для мотора V-501, чтобы увеличить тягу на малых оборотах? Можно ли установить на него выпускную систему для «Пилота», описанную в «Мото» № 1-2000?

Тот глушитель для «Пилота» рассчитывался далеко не на малые обороты, и прибавки на «низах» он не даст. Можно попробовать найти глушитель от мопеда Simson. Хотя он тоже рассчитан скорее на большие обороты, прибавка крутящего момента будет и «в середине» и «внизу».

Стоит ли заниматься форсировкой двигателя мокика «Карпаты» или проще заменить его мотором от «Пилота»?

Труда при форсировке моторов Ш-52-V-50 придется приложить в десятки раз больше, чем при замене. А эффект гораздо меньше. Правда, можно немного «взбодрить» и этих «старичков». Для этого цилиндр следует расточить до 39 мм под поршень Polini или Malossi (только, предостерегаю вас, не связывайтесь с китайскими или корейскими деталями!). Обязательно проверьте, не попадут ли замки колец импортного поршня в окна цилиндра! Именно из-за расположения замков не подойдет поршень от Honda Dio. Можно увеличить степень сжатия до 15 единиц (и ездить на бензине АИ-98). Но не больше – иначе получите дыру в поршне. После того, как подрежете торец головки цилиндра, обязательно проверьте, что получилось: залейте моторное масло в камеру сгорания из шприца до середины свечной резьбы. Полезно переделать схему зажигания подобно тому, как мы поступили с «Пилотом» (№ 7-2000). Но будьте готовы к тому, что коленвал даже после такой скромной форсировки прослужит меньше.



В погоне за компактностью конструкторы спрятали и резонатор и глушащую часть в один корпус. Красиво... Но вычистить изнутри нагар, не разрезав корпус, невозможно.

Можно ли установить на Jawa-634 глушители от «Иж-Ю»?

Можно, но двигатель останется «равнодушным» к такому «тюнингу», в отличие от сотрудников ГИБДД, которые проводят техосмотр – им такая переделка категорически не понравится.

Можно ли добиться от «Урала» такого же звука выхлопа, как у «Харлея»?

Нет, так как у H.-D., в отличие от «Урала», промежутки между вспышками в цилиндрах не равновеликие.

Нужна ли «Пилоту» система зажигания с изменяемым углом опережения?

Мотор с такой системой будет работать «мягче» на малых и средних оборотах, но мощность «полтинника» на этих режимах слишком мала, и прибавку, скорее всего, не почувствуете.

Можно ли установить в верхнюю головку шатуна «Пилота» подшипник от какого-нибудь скутера?

По каталогам Polini или Malossi легко подобрать подшипник по диаметру пальца (12 мм) и диаметру иголок (2 мм). Разница в количестве иголок особой роли не играет.

Подготовил Лев ГАРЯЕВ.

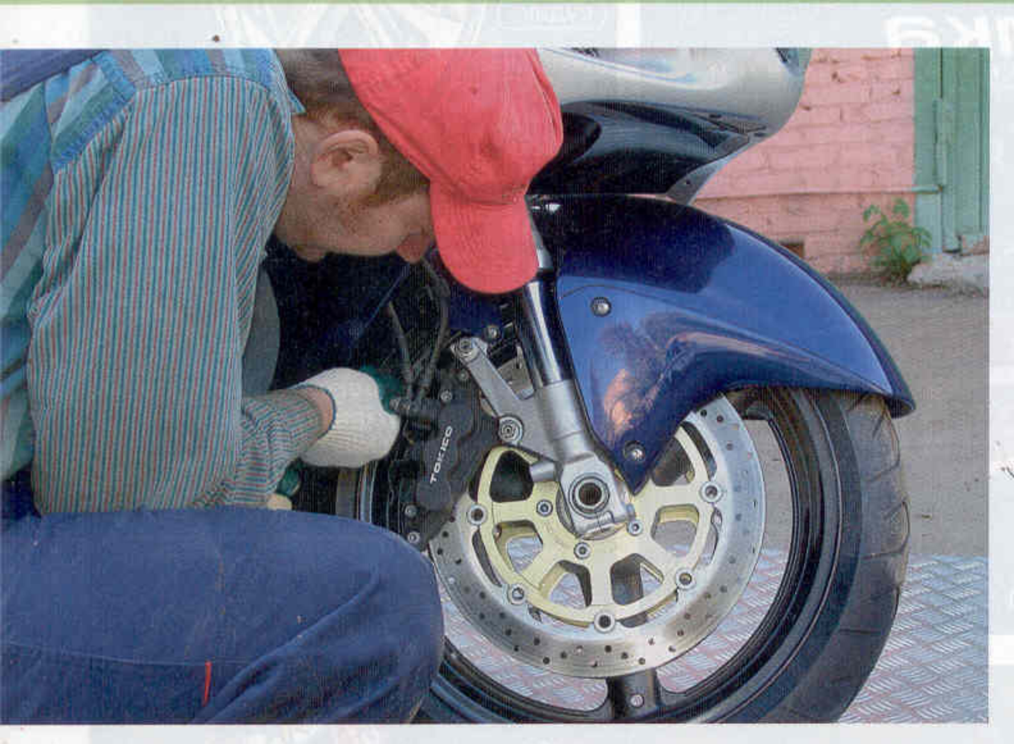

*товар сертифицирован
Владар
аккумуляторы
аккумуляторы
"ВЛАДАР"
классика
неподвластная времени
АККУМУЛЯТОРЫ
ДЛЯ ВСЕХ ВИДОВ
МОТОТЕХНИКИ
МОСКОВСКИЙ ОФИС:
109559, Российская Федерация,
г. Москва, ул. Цимлянская, д. 3, 4 эт., к. 10
Т./ф.: +7 (095) 975-74-59
E-mail: vladar-m@hotmail.ru
URL: www.vladar.com.ua


Владар
харьковский аккумуляторный завод
генеральный спонсор
5-8 августа
2004
судак
феодосия
байк-шоу
war zone
WAR ZONE
продолжается!
Харьковский
байк-клуб Street Warriors MG
приглашает всех на традиционный
праздник на берегу Чёрного моря.
5 августа 2004г открывается ежегодное
байк-шоу WAR ZONE - 3. Оно начнётся
на территории Генуэзской крепости в
г.Судак и закончится 8 августа в Феодосии.
Для гостей на мотоциклах въезд на
территорию крепости БЕСПЛАТНЫЙ!
Подробности на сайте:
www.swmg.scana.com.ua

Сергей УГРЕШСКИЙ, Москва

ЧТОБЫ ВОВРЕМЯ ОСТАНОВИТЬСЯ

ЗАМЕНА КОЛОДОК ДИСКОВЫХ ТОРМОЗОВ ИНОМАРОК



Заменить тормозные колодки дискового тормоза на иномарке несложно. Но при условии, что вы знаете некоторые особенности конструкции и принцип действия узла.

Колодки пора менять, когда непосредственно тормозящая накладка – так обычно называют фрикционный материал на железном теле колодки – сотрется до толщины 1–1,5 мм (у новых колодок она составляет 4–5 мм). Чтобы измерить эту толщину, не всегда нужно лезть в суппорт с линейкой или штангенциркулем. На накладках, как правило, есть одна или несколько канавок. Они-то как раз и не доходят до металлической основы на те самые 1–1,5 мм. Увидев, что от этих канавок почти ничего не осталось, немедленно отправляйтесь в магазин за новыми деталями.

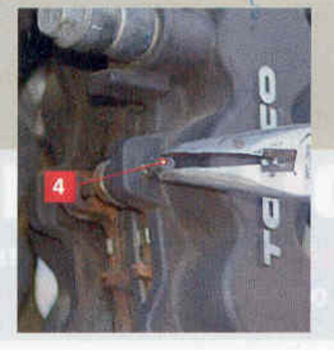
Бывает, что колодки с одной стороны изнашиваются сильнее. Это признак неисправности суппорта: либо «закис» один или несколько поршней, либо (если речь идет о. суппорте с «плавающей скобой») скоба плохо движется по направляющим. В этом случае ориентироваться нужно не на канавку, а на участок с максимальным износом. А еще лучше, как только заметите подобное явление, сразу обратитесь к специалистам, которые определят: можно отремонтировать этот узел или без замены не обойтись. Экономить тут нельзя – на карту поставлена ваша жизнь. Исходя из этих же соображений, нужно менять колодки только комплектом.

Иногда в коробке с новыми колодками лежат детали, например, противоскрипные пластины. Их тоже нужно заменить. Иногда надо дополнительно приобрести ремкомплект суппорта, состоящий, как правило, из направляющих «пальцев» ко-



Suzuki GSX1300R Hayabusa. Открутите винт (1), крепящий пружинную пластину (2). Выньте шплинт (3), палец (4) и тормозные колодки (5).







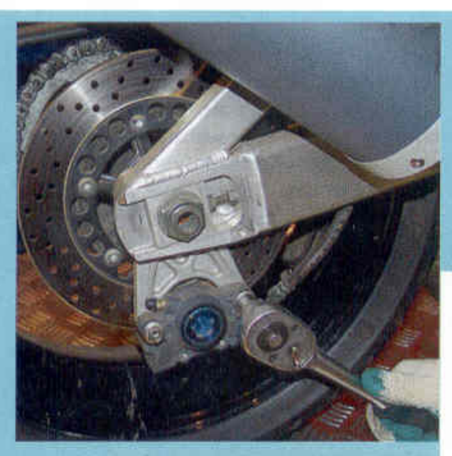
лодок, различных скобок и пружинок. Скобки и пружинки нагреваются вместе с суппортом и со временем теряют упругость. Коррозия разрушает покрытие «пальцев», и с каждым разом их все труднее вынимать из гнезд. В конце концов их там заклинит, и, если попытаться их вынуть, суппорт будет поврежден. В результате очередная замена колодок закончится заменой узла в сборе.

Существует несколько конструкций суппортов, и работа с каждым из них имеет свои особенности.

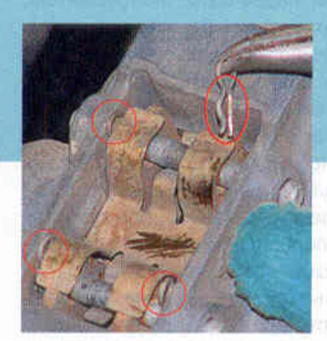
Шестипоршневой суппорт переднего тормоза Suzuki GSX1300R Hayabusa. Устла. Они помогают пыли, грязи и продуктам износа колодок и диска покинуть рабочую зону. Чтобы тормоза не скрипели при торможении, с обратной стороны колодок закреплены противоскрипные накладки. Если на новых деталях их не окажется, переставьте со старых. Собирается суппорт в обратном порядке.

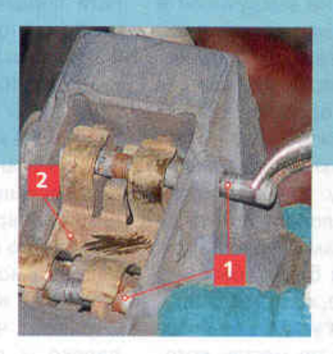
Суппорт заднего тормоза Yamaha R1 расположен ниже оси колеса и, чтобы было удобнее работать, его лучше демонтировать. Иначе придется или класть мотоцикл на бок, что не очень хорошо для мотоцикла, или самому каким-то образом забираться под него, что не удобно для


На колодке видны четыре канавки. Когда хотя бы одна из них начнет стираться, колодку нужно срочно менять.



Yamaha R1. Открутите болты крепления суппорта. В нем каждый палец с двумя шплинтами (выделены красным). Вынуть нужно все: пальцы (1), пластину (2) и колодки (3).








Задний суппорт Yamaha FZX750. Здесь колодки можно заменить, не снимая суппорта.

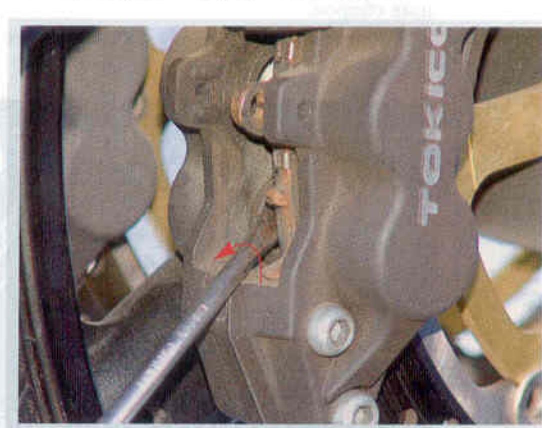
роен так, что колодки можно заменить, не снимая с мотоцикла весь узел. Удерживает колодки один палец. Сначала удаляем фигурную пружинную пластину, которая не дает колодкам свободно болтаться при езде и поддерживает зазор между колодками и диском постоянным. Для чего вывинчиваем болт с внутренним шестигранником. Когда она снята, вынимаем шплинт, затем палец, который удерживает колодки. Колодки удобнее всего вытаскивать острогубцами с изогнутыми кончиками. Особенность этих колодок в том, что на фрикционном материале есть четыре канавки, о которых мы упоминали раньше, причем одна из них доходит до метал-

вас. Здесь колодки держатся на двух пальцах. Выньте стопорные шплинты (их здесь четыре штуки). Первый палец будет легче извлечь, если придавить пружинную пластину в сторону тормозных колодок. Чтобы колодки, перекосившись, не заклинили второй палец, поддавите их снизу. На фрикционном материале этих колодок нет канавок, придется вооружиться штангенциркулем и измерить толщину накладки.

Сборка, как и в предыдущем случае, происходит в обратном порядке. Не забывайте, что кронштейн сделан из алюминиевого сплава, и сорвать резьбу в его отверстиях проще простого. Болты, которыми крепится суппорт, затягиваются с моментом 2,5–3 кГ·м. Если надумаете по какой-либо причине отсоединить тормозной шланг, помните, что момент, с которым затягивается болт его крепления, тоже около 3 кГ·м. Эти цифры справедливы для большинства мотоциклов. Но если появятся сомнения или просто есть рядом справочная литература, не поленитесь заглянуть в нее и уточнить их. Кстати, если вы отсоединяли шланг, не забудьте после сборки прокачать тормоза.

Задний суппорт Yamaha FZX-750 по устройству аналогичен суппорту Yamaha R1, но расположен над маятником, и его снимать не обязательно. Достаточно снять пластиковую крышку, а затем все проделать, как описано выше.

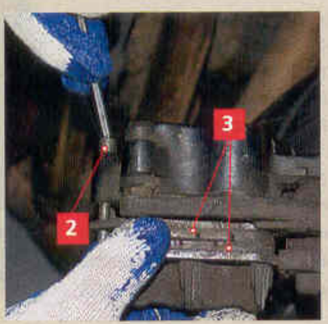
Особенность суппорта тормозного механизма Suzuki Bandit 1200 в том, что палец, который держит тормозные колодки, представляет собой болт с головкой под внутренний шестигранник. Он закрыт в отверстии суппорта резьбовой пробкой со шлицом под плоскую отвертку. Если эта деталь при предыдущей замене колодок была затянута «от души» или «закисла» от старости, работая обычной отверткой, можно лишь испортить суппорт и разбить шлиц (а может быть, и руки). В этом случае без ударной отвертки не обойтись.



Утапливать поршни нужно поворачивая отвертку, но не орудуя ею как рычагом. Пусть это сложнее, зато меньше вероятность что-либо повредить.



Передний суппорт Suzuki Bandit 1200. Открутите пробку (1) (при необходимости – ударной отверткой) и палец (2). Придавливая колодки (3) к суппорту, выньте палец. Перед тем как отпустить колодки, запомните расположение фигурной пружины (4). Положение пружины перед сборкой (5).







Для замены колодок суппорт этого типа нужно снять с мотоцикла. Но перед этим ослабьте палец, только не выкручивайте совсем. Пружина перекосит колодки, и снять суппорт будет намного труднее. Когда узел у вас в руках, перед тем как разбирать его дальше, обратите внимание на то, как стоит пружина. Она имеет сложную форму, и на разных мотоциклах установлена по-разному. Впрочем, если любите кроссворды и головоломки, то не забивайте голову пустяками и работа для мозгов во время сборки будет обеспечена. Если все же забудете, как стояла пружина, можно попытаться угадать ее положение по потертостям на тех местах, которыми она соприкасается с суппортом.

При сборке нужно вставить колодку передним концом в паз, а затем, сжимая пружину, утопить ее второй конец и вставить палец. Если после этого колодки точно заняли свое место и не болтаются, значит, все собрано правильно. В противном случае проверьте, так ли установлена пружина. И еще раз напоминаем излишне старательным: не затягивайте пробку с чрезмерным усилием – пользуйтесь резьбовым герметиком «слабой фиксации», а перед этим удалите остатки герметика, оставшегося после предыдущих сборок.

А теперь общие правила сборки любых суппортов. Вначале, чтобы новые, «толстые» колодки встали на свои места, утопите поршни подручным инструментом, например отверткой. Делать это нужно осторожно. Неловкими движениями можно запросто повредить пыльники поршней. Чтобы сохранить их, действуйте отверткой не как рычагом, а поворачивая ее (как показано на фото). Если в скобе имеется несколько поршней, их нужно отводить одновременно, так как при отжимании одного поршня давление в гидроприводе тормозов возрастает и тормозная жидкость выталкивает другие поршни. Случается, что они выдвигаются слишком далеко и пыльники рвутся. Особенно опасна такая ситуация для «пожилых» мотоциклов, у которых все резинки уже состарились, стали жесткими и покрылись микротрещинами. Порванные и растрескавшиеся от времени пыльники необходимо заменить. Иначе пыль и влага, попав в зазор между поршнем и отверстием в суппорте, быстро приведут эту пару в негодность, и через месяц-другой поршень станет подклинивать, а колодки будут изнашиваться «криво». Если поршней много, проще сначала вынуть одну колодку, отжать поршни и вставить новую. И лишь потом браться за вторую.

Если поршни суппортов вынимались, при сборке обычными смазками пользоваться нельзя. Поршни смазываются либо тормозной жидкостью, либо специальным силиконовым маслом. Капсулу с ним обычно кладут в ремкомплект, который содержит пыльники и резиновые уплотнительные кольца. Подвижные детали суппорта можно смазывать только специальными высокотемпературными смазками. Их можно отличить по содержащемуся в них блестящему красноватому медному порошку. Смазки должно быть чуть-чуть. Все излишки безжалостно удаляются.

Перед затяжкой болтов, крепящих суппорт к кронштейну, очистите резьбу и нанесите на болты по капле герметика средней фиксации.

Когда будете утапливать поршни, уровень тормозной жидкости в бачке поднимется. Возможно, жидкость придется откачать медицинским шприцем. Когда сборка завершена и суппорт встал на свое место, несколько раз нажмите на рычаг тормоза, пока колодки не прижмутся к диску. Снова проверьте уровень жидкости и при необходимости долейте. Немало байкеров, забывших это сделать, разбили свои мотоциклы, безуспешно пытаясь затормозить при выезде из собственного двора.

Благодарим за помощь в подготовке материала компанию **«Стрит-сервис»**.

MotoGP

МИССИЯ ВЫПОЛНИМА?

Последним в истории MotoGP, кому посчастливилось выиграть мировое первенство на Yamaha в «королевском» классе, был трехкратный чемпион мира американец Вейн Рейни (1990–1992 гг.). С тех пор компания со своей техникой ни разу не добивалась подобного успеха. На нынешний сезон Yamaha подписала контракт с Валентино Росси, его «цена» – 17 млн. долл.

После четырех Гран-при (в Африке, Испании, Франции, Италии) определилась тройка лидеров, которая намного оторвалась от остальных участников. Возглавил ее не Росси, к чьим победам все так привыкли за последние несколько лет, а серебряный призер прошлогоднего первенства пилот Honda Сете Жибернау (Испания). Валентино Росси до последнего этапа был третьим, но сумел подняться на вторую позицию, потеснив земляка Макса Бьяджи (Honda).

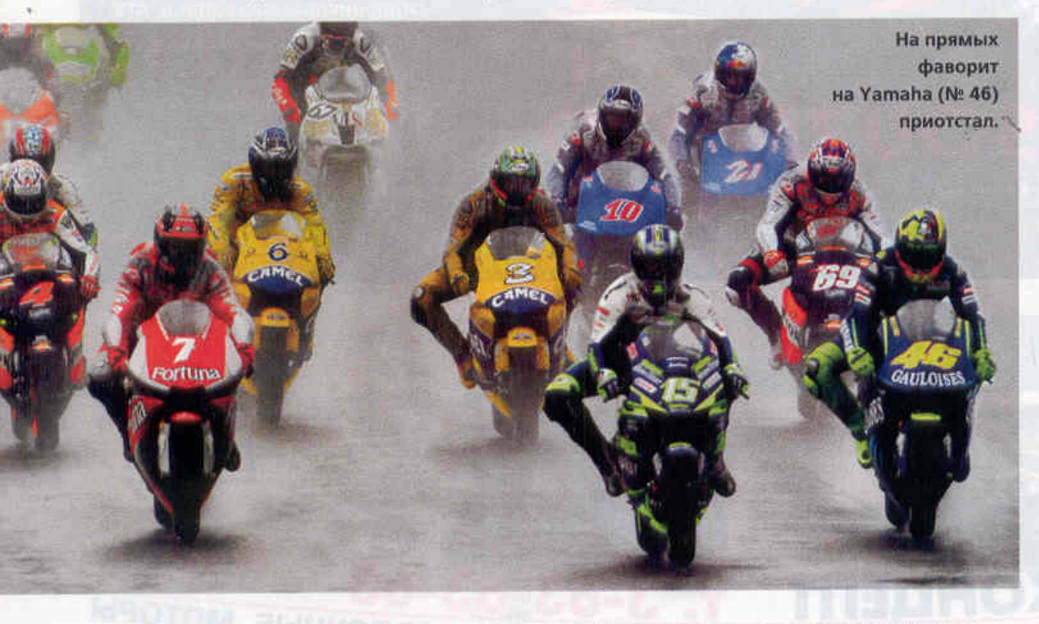
Неудачное выступление звезды первой величины на испанской трассе Jeres (это был 2-й этап) специалисты списали на дождь. Во Франции на трассе Le Mans (3-й этап) дождь не шел, но Росси опять не попал в призеры. Подобного «облома» у итальянца еще не бывало. Однако даже неискушенному болельщику понятно, что одного мастерства для победы теперь не достаточно – Yamaha M1 Росси уступает мотоциклам соперников.

Из стана Yamaha просочилась информация: к Гран-при Италии, 4-му этапу, для пилота № 1 готов новый аппарат. Но это были всего лишь слухи. Пока они ничем не оправдываются, но не грех предположить, что молва идет не просто так. Очевидцы рассказывают, что после каждого заезда гонщик обязательно выкладывает технарям «конюшни» кучу замечаний по настройкам мотора, ходовой... Похоже, новый мотоцикл где-то на выходе.

Четвертый этап прошел на родной трассе Валентино Росси – итальянской Mugello. Это очень быстрый трек, с большими перепадами высот. Самым быстрым на отдельных участках был Бьяджи – выжимал до 330,2 км/ч, Жибернау – 324,8. Росси по этому показателю лишь третий – 320,7 км/ч. Это и есть показатель возможностей нынешнего мотоцикла.

В классификационных заездах Росси показал лучшую серднюю скорость на круге – 155,87 км/ч, второй результат у Сете Жибернау, третий у Макса Бьяджи.

В основной гонке Росси лидером вошел в первый поворот. Но ему не позволили долго оставаться во главе кавалькады: таких «групповых» заездов нынешний чемпионат еще не знавал. В роли ведущего побывали Алекс Барруш, Макс Бьяджи, Сете Жибернау, Макота Тамада, Трой Бейлис. «Первого номера» Yamaha «задвигали» на вторую-третью позиции с десяток раз, но он при входе в поворот выбирал свои траектории – и снова появлялся впереди пелетона.



На прямых фаворит на Yamaha (№ 46) приотстал.

Из-за дождя гонку остановили. Когда трасса подсохла, заезд возобновили. Назревала сенсация: чемпион неожиданно «провалился» до пятой позиции... Выбраться из «толпы» в лидеры на мотоцикле, который многим уступает в динамике, – задача почти не выполнимая. И сенсация состоялась: итальянец уже в который раз потряс и поклонников, и соперников – снова оказался впереди. Причем на протяжении одного круга. В конце гонки борьба свелась к дуэли Росси–Жибернау, и в ней победил Росси. При поддержке 85 тысяч болельщиков он выиграл – родные стены помогли. Это уже его 35-я победа в премьер-классе MotoGP.

Сопоставляя все «за» и «против», большинство специалистов сходится в одном: вывести в этом году Yamaha на первое место под силу только одному человеку, и этот человек – Валентино Росси. И вместе с тем прогнозировать его победу в чемпионате мира не берется никто. Тем более, что впереди 12 этапов.

ПРОКАТИЛСЯ ПРОСТО ТАК...



Валентино РОССИ

Даже недоброжелатели уже давно не называют Росси клоуном – повода не дает. Но и друзья поныне ожидают от Валентино, что он может «выкинуть номер». Вот и недавно Росси всех шокировал. Стало известно, что он тайком от руководства Yamaha появился в паддоках команды F1. Михаэль Шумахер оказал теплый прием, предоставил в распоряжение гостя свой болид. После 10 минут тестирования (и двух вылетов с трассы) Росси показал время на круге всего на три секунды хуже, чем лучшее время великого автогонщика, а ведь тот намотал на треке тысячи кругов. Ответное приглашение опробовать на ходу Yamaha M1 Шумахер вежливо отклонил, сославшись на недостаток «двухколесного опыта».



Михаэль ШУМАХЕР

Почему акцентируем внимание на словах о визите «тайком от руководства Yamaha»? Контрактом между гонщиком и командой в обязательном порядке оговаривается, что гонщик обязан согласовывать свои действия такого рода. В данном случае своим поступком Росси возбудил конфликт спонсорских интересов: у команд Yamaha и Ferrari спонсорами (вкладывающими многие миллионов долларов) выступают конкурирующие сигаретные компании: «Мальборо» и «Галуаз». Как к этому отнеслись хозяева Росси? Представители Yamaha заявили, что не имеют ничего против того, как развлекается пилот в свободное от работы время. Можно смело предположить, шла бы речь о ком-то другом, и реакция была бы иной. Но талантливому негодяю многое прощается.

На вопросы любопытных журналистов, планирует ли звезда MotoGP переход в Формулу-1, Росси ответил отрицательно. Все так и поверили...

ПАХЛО ЖАРЕНЫМ

Во время классификационных заездов в Италии Куртис Робертс вылетел с трассы. Его Proton врезался в ограждение, вспыхнул и «сгорел синим пламенем». Из огненного шара Робертс выбрался, но получил несколько ссадин, вывих и легкий ожог лица. Как сказал сам гонщик, «частично выжил».



«КОЛЬЦО»



У МОСКОВКИ СНОВА ПЕРЕЛОМ

С небольшим перерывом на трассах «Невское кольцо» (Санкт-Петербург) и «Дмитров» (Моск. обл.) прошли первый и второй этапы чемпионата России по шоссейно-кольцевым мотогонкам. Стартовали 6 команд и 33 сильнейших пилота из России, Франции, Прибалтики и Украины.

Если до начала гоночного сезона ситуация с количеством команд-участниц оставалась не вполне ясной, то сейчас их можно назвать. В борьбу включились «Итерма-Racing», «Vector Racing Team» под руководством легендарного Александра Московки (только недавно после длительного лечения он оправился от сложных переломов, полученных в позопрошлом сезоне), «RWT Racing Team» (все три перечисленные команды из Москвы) и три питерские: «Рифт-Motorsport» под руководством Дмитрия Толасова, президента Мотоциклетной федерации С.-Петербурга и Ленинградской области, «Гепта-Ducati» (директор – Александр Морозов), команда, в которой неожиданно для всех выступают два талантливых прибалтийских пилота Янис Туркс и Юрис Сваринскис, а также «НБС-Моторс», представленная пока одним пилотом Алексеем Николаевым.

Среди выступающих в личном зачете много сильных спортсменов, например, уже завоевавшие звание чемпионов России Виталий Карпов и Олег Серебряков.

Спортсмены стартовали в пяти классах: Superbike-Motul; Supersport-Итерма; B1000; B600 и SS400. Впервые классы носят имена спонсоров.

Изменения внесены и в регламент – они сделали гонки более зрелищными, внесли соревновательную остроту. Если раньше спортсмены стартовали дважды в день в каждом классе и только после окончания заездов во всех классах проходило награждение, то сейчас процедура иная: гонка в каждом классе лишь одна, но дистанция стала длиннее вдвое, а награждение проходит сразу после финишей заездов. Как на мировом Гран-при.

Заметно, что пилоты больше внимания уделили физической подготовке: на протяжении каждого «игрового» получаса (столько в среднем длится заезд) шла бескомпромиссная борьба, совершались красивые обгоны, а это требует сил. Накал страстей на втором этапе в Дмитрове был необычайно высоким. Представьте себе, уже после пересечения линии финиша (и это самое обидное – не во время гонки) упал и сломал ногу приехавший первым Александр Московка. Шедшему следом Олегу Серебрякову пришлось уворачиваться уже от тех, кто бросился на помощь победителю.

Первые два этапа российского «кольца» стали праздником спортивного духа, соперничества мастерства и честолюбий. Зрители на трибунах «Невского кольца» и трассы «Дмитров» пристально следили за развивающимся сюжетом этого порой драматического спектакля. Теперь они ждут продолжения. Но хотелось бы, чтобы впредь обошлось без драм.

Результаты после двух этапов

Класс Superbike-Motul: 1 – А. Московка (Vector Racing Team); 2 – С. Крапухин (RWT Racing Team); 3 – О. Серебряков (л/з).

Класс Supersport-Итерма: 1 – В. Иванов (Vector Racing Team); 2 – А. Виноградов (л/з); 3 – Я. Туркс (Гепта-Ducati, СПб).

Класс B1000: 1 – А. Буторофф (л/з); 2 – А. Николаев (НБС-Моторс); 3 – И. Забавников (л/з).

Класс B600: 1 – Э. Джеринщ (л/з); 2 – А. Чугунов (Рифт-Motorsport); 3 – Д. Хоружик (л/з).

Класс SS400: 1 – М. Быстров (л/з).



«КОЛЬЦО»

УКРАИНА: ГОНЯЕМСЯ – ЗНАЧИТ ЖИВЕМ!

В Украине проходит первый этап лично-командного чемпионата по шоссейно-кольцевым гонкам. Уже сам по себе этот факт значимый: мотоспорт в стране жив!

И заслуга в этом, прежде всего, самих спортсменов. Кроме энтузиазма и мастерства они вкладывают в национальный мотоспорт еще и средства. Один из них, дважды завоевавший «серебро» на первом киевском этапе (в классах SS1000 и «Open»), «в миру» один из руководителей банка Андрей Онистрат. У мотоспорта Украины появился друг в лице компании «Фокстрот-авто», единственной на сегодня в стране коммерческой компании, не побоявшейся вкладывать средства в «кольцо».

Но возрождающиеся мотогонки требуют куда больших капиталовложений. Сегодня старейшая из украинских – киевская трасса, мягко говоря, запущена и, по мнению спортсменов, опасна. Вот тому подтверждения: только в тренировочных заездах 8(!) мотоциклистов получили травмы. Еще до начала квалификационных заездов гонщики настаивали сменить место неудобно расположенного съезда с трассы. Этого не сделали. И уже на «засечке» произошло столкновение: один из гонщиков, закончив заезд, пренебрег правилом проезда после финиша еще одного круга на меньшей скорости, резко ушел на съезд, и в него врезался следовавший за ним. Плечо пострадавшего хирурги собирали, как мозаику, по осколкам.



Но делать акцент только на недостатках было бы нечестно. Чемпионат страны проводится, профессиональный уровень гонщиков растет, и самый яркий тому пример – результаты Павла Калинина из Одессы, занявшего первые места в классах SS600 и «Open». Появляются новые имена и новые команды. В частности, на нынешнем чемпионате дебютировала коммерческая «Crazy Hohols-Racers» («Сумасшедшие хохлы-гонщики»), а Дмитрий Янкевич, один из «сумасшедших», был первым в классе SS1000 и третьим в «Open».

Гонщики, хоть некоторые в бинтах и гипсе, в один голос говорят: если чемпионаты проводятся, – значит, живем!

КРОСС

ВЫИГРАЛ КУЛЬТОВУЮ ГОНКУ

В бельгийском городе Допре прошла международная гонка «Трофей Жоэля Робера». Главная награда учреждена шестикратным чемпионом мира по мотокроссу. Переломным моментом в карьере Жоэля Робера стал чемпионат мира 1965 года, когда гонщик из СССР Виктор Арбеков обошел бельгийца и отобрал у него титул. Робер после еще дважды становился чемпионом мира. На нынешнем мотокроссе в Бельгии знаменитый гонщик награждал 18-летнего россиянина Дмитрия Паршина.

А в начале соревнования происходило вот что. По итогам квалификационных заездов Митяй (так называют Паршина в кругу гонщиков) был 4-м. В начале первого заезда ему удалось вырваться вперед, закрепиться лидером, увеличить отрыв от соперников. Однако он уперся в «круговых». Один из них не пропустил лидера, хотя по правилам обязан был это сделать, – произошло столкновение. Митяй избежал травм, но первую позицию потерял.

Второй заезд проходил по тому же сценарию: отличный старт, большой отрыв, первый на финише. По итогам двух заездов он и был награжден золотой медалью.

РОКИРОВАЛСЯ...

После трех этапов чемпионата Европы в классе «250» Андрей Сафронов (СК «Кросс», Смоленск) занимал прочное третье место. Напомним, после первого этапа, который проходил в Испании, он был седьмым, в Дании переместился на четвертое место, а затем в Португалии совершил удачный «выстрел»: в первом победил, во втором заезде – четвертое место. Такого в новейшей истории российского мотокросса еще не бывало! От датчанина Бо Ванга Йенсена, который занимал второе место, Сафронова отделяли всего три очка. Второе место – это прямая дорога на чемпионат мира 2005 года.



На следующем этапе (он прошел в Киеве), в первом же заезде Сафронов победил, оставив позади датчанина и своего соотечественника Виталия Тонкова. Во втором произошла «рокировка»: Сафронов финишировал пятым, Йенсен с завидной стабильностью приехал вторым, а Тонков на сей раз первым. Он и стал победителем предпоследнего этапа чемпионата. Сафронов на третьем месте.

Остался один этап, который пройдет в России.

ОТЛИЧИЛИСЬ ЖЕЛТО-ЗЕЛЕНЫЕ

В Москве прошел 1-й этап Кубка России по суперкроссу. Абсолютным победителем стал Александр Иванютин («ЮКОС Моторспорт», Москва), заявленный в «открытом» классе. В «125» гонку выиграл его одноклубник Дмитрий Паршин.



ДУЭЛЬ «СТРЕЛКОВ ДУПЛЕТОМ»

В российском личном чемпионате лидеры соревнуются сразу в двух классах. Александр Иванютин в Курске на этапе чемпионата стартовал в классах «125» и «250». В четырех заездах он дважды упал и дважды победил. Более стабилен, хотя и не столь ярок Андрей Сафронов. В классе «125» один заезд он «отдал» Иванютину, но в другом сам стал первым. В общем зачете Сафронов почти на 20 очков впереди Иванютина в «125», а в своем «родном» классе «250» – на 18 очков.

Личный чемпионат России

Класс «85»: 1. Е. Михайлов (Honda) – 99 очков; 2. А. Скалкович (Honda) – 87; 3. А. Стряпан (Yamaha) – 74... **Класс «125»:** 1. А. Сафронов (Honda) – 108; 2. А. Иванютин (Yamaha) – 89; 3. Д. Паршин (Yamaha) – 87... **Класс «250»:** 1. В. Тонков (Honda) – 107; 2. А. Сафронов (Honda) – 101; 3. А. Иванютин (Yamaha) – 84...

ТАМБОВСКИЕ ТЕСТЫ МИНЧАН

Очередную любительскую гонку провела Национальная мотоциклетная федерация России


Белорусы с серьезными намерениями.

(НМФР). Более 80 спортсменов вышли на старт. Гости из Белоруссии выступали на экспериментальной технике Минского мотовелозавода.

Серьезность намерений минчан подтвердила численность их делегации – 14 человек во главе с главным конструктором предприятия. Гости выставили на обозрение четыре опытных мотоцикла с объемом двигателя 125 см³. Три из них – с серийными 2-тактными двигателями, один – с 4-тактным с маркой на картере «МОТОВЕЛО», правда, в нем значительная доля деталей китайского производства, которые выпускаются по лицензии и под техническим контролем Honda. Ходовая двухтактников оснащена «чезетовскими» вилками, на четырехтактнике – длинноходная (300 мм).

Белорусские мотоциклы пилотировали заводские гонщики. На мотоцикле с 4-тактным мотором с незначительным отрывом выиграл Юрий Коваль, вторым был также минчанин, опытный Максим Петюлько на двухтактнике, третьим – Олег Артемов из Тамбова на самоделке с таким же дорожным двигателем.

Однако, по мнению председателя техкомиссии НМФР Александра Юдина, результаты эти не однозначны: после доработки и оптимизации регулировок двухтактники будут легко выигрывать у четырехтактников.

Примечательный факт: на соревнованиях в Тамбове местные бизнесмены предприняли попытку купить экспериментальные образцы и договориться разместить заказ на изготовление еще нескольких десятков таких аппаратов.

КАК ВАНЬКА-ВСТАНЬКА

После семи этапов (из 14) чемпионата мира по мотокроссу «в колясках» интернациональный экипаж Даниэль Виллемсен (Голландия)–Каспер Штупелис (Латвия) возглавляет турнирную таблицу. Российский дуэт Евгений Щербинин–Сергей Сосновских постигла неудача на предыдущем французском этапе – пробили колесо, и с 4-го места «упали» на 9-е. Но уже на следующей гонке – Гран-при Германии сумели поправить свое турнирное положение: «подскочили» на 5-е место в общем зачете.

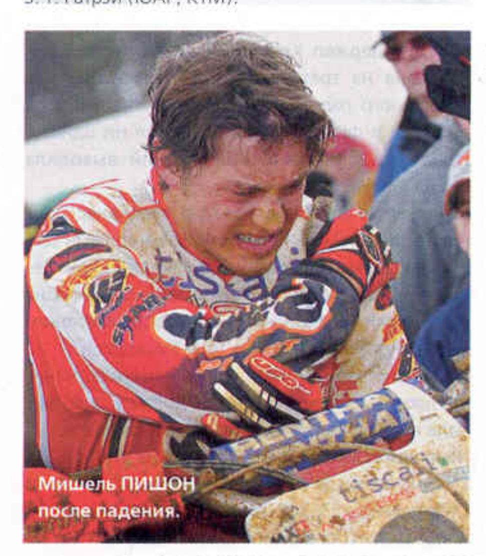
БУДЬ «В УДАРЕ»

Взрывной француз экс-чемпион мира Мишель Пишон на нынешнем мировом чемпионате показал лучшее время в «засечке» на личном первенстве, однако в официальной гонке был не лучшим. Да и вообще в этом сезоне французу не везет – было несколько падений. Лидер – действующий чемпион мира Стефан Эвертс (Бельгия) выиграл оба заезда. Это была его третья абсолютная победа в нынешнем первенстве.

На следующем этапе – Гран-при Великобритании гонка у бельгийца «не пошла». Победителем впервые стал англичанин Джошуа Копинс.

В категории MX2 продолжает лидировать новозеландец Бен Таунлей. По числу абсолютных побед в Гран-при нынешнего чемпионата он сравнялся со Стефаном Эвертсом.

Чемпионат мира по мотокроссу (после 7 этапов из 16)
Класс MX1: 1. С. Эвертс (Yamaha);
2. С. Мелотт (Yamaha); 3. М. Пишон (Honda).
Класс MX2: 1. Б. Таунлей (Новая Зеландия, KTM);
2. С. Сворд (Великобритания, Kawasaki);
3. Т. Ратрэй (ЮАР, KTM).


Мишель ПИШОН после падения.

НОГУ ЛЕЧИТ, ПОДСТАВИЛ ГРУДЬ

Тяжелую травму ноги получил в начале сезона Жоэль Сметс. Это случилось в итальянском Мантове на открывающей сезон гонке «Звездный кросс». Долго лечился.

Но Сметс не сидит сложа ноги. С присущей ему энергией включился в борьбу за справедливость со спортивными комиссарами. Гонщик не согласен с новыми правилами комплектования участников чемпионата мира, которые, по сути, позволяют выводить на старт Гран-при тех, на кого «положат глаз» хозяева соревнований. А счастливыми избранниками могут быть не обязательно победители чемпионатов прошлого сезона, как было раньше, – пройдут те, за кого заплатят представители команд. Таким образом, спортивный принцип отошел на второй план. Жоэль Сметс не устает доказывать, что такой подход ведет к деградации мотоспорта.

ТРИАЛ

ФУДЖИ ПОЙМАЛ КУРАЖ

«Конюшня» Honda Motor Co. Ltd представила свой новый мотоцикл RTL 250F с 4-тактным двигателем: один цилиндр, водяное охлаждение, электронный впрыск топлива. А с 2006 года двигатели всех мотоциклов участников чемпионата мира должны быть только 4-тактными.

«Обкатка» проходила в ходе Гран-при Японии на известной трассе в Мотеги. Доверили новинку малоизвестному японскому триалисту Тамаюки Огава. Погода выдалась мерзкой, дул пронизывающий ветер, срывался дождь.

Огава не справился с машиной – он занял только 9-е место. Любимец японской публики Такахишу Фуджинами выиграл. Победу он посвятил своей беременной подруге Нао, на конец года у них запланирована свадьба.

Действующий чемпион мира в «классике» шотландец Дуг Лампкин оба раза был вторым, другой лидер мирового триала, чемпион мира по триалу в залах испанец Адам Рага на влажной трассе несколько раз поскользнулся.



На Гран-при Америки (Далут) Фуджинами увеличил отрыв, оставив у себя за спиной обоих чемпионов.

Чемпионат мира (после 4 этапов из 10)
1. Т. Фуджинами (Япония, Montesa-Honda) – 141;
2. Д. Лампкин (Великобритания, Montesa-Honda) – 131;
3. А. Рага (Испания, Gas-Gas) – 124;
4. А. Кабестани (Испания, Beta) – 100;
5. М. Фрейха (Испания, Montesa-Honda) – 94.

ДАМЫ ПРОСЯТ КАВАЛЕРОВ «ПОДВИНУТЬСЯ»

На соревнованиях за Кубок мира среди юниоров британский парень с финскими корнями Мика Вестеринен, испанка Джозе-Мария Джуан и ее земляк Изаак Понс составили тройку победителей. В обойме отстающих еще одна девица – Лайя Сайнц.

Кубок мира среди юниоров (после 3-х этапов)
1. М. Вестеринен (Великобритания, Gas-Gas) – 103;
2. И. Понс (Испания, Gas-Gas) – 101;
3. Д. Джуан (Испания, Gherco) – 100;
4. Д. Гарридо (Испания, Gherco) – 76;
5. Л. Сайнц (Испания, Montesa-Honda) – 67.

СПИДВЕЙ

ТОРГ НЕУМЕСТЕН

Трековая подкомиссия МФР ввела ряд новшеств. Теперь все гонщики обязаны заключать типовой контракт с работодателями. И другое: спортсменов поделили по возрастным категориям.

Отечественный спидвей теперь узнал, что такое трансфертный лист. Любая команда, приглашая гонщика в возрасте до 22 лет, обязана заплатить 10 000 долл. клубу, его воспитавшему, за спортсмена от 22 до 30 – 15 000 долл. Гонщик в возрасте после 30 может переходить в другой клуб, что не влечет уплаты компенсации «принимающей стороной».

НАИВАЖНЕЙШИЙ ПЬЕДЕСТАЛ – ПОСЛЕДНИЙ

Основная борьба за первое место на шведском этапе личного чемпионата мира развернулась между австралийцами. Лей Адамс первым пересек линию финиша, Крамп взял «серебро», третьим финишировал Тони Рикардсон.

В финальном заезде Гран-при Чехии сошлись Джесон Крамп, его соотечественник Риан Салливан, Тони Рикардсон и восходящая звезда польского спидвея Ярослав Хампел. Решающий заезд прошел под сильным дождем. Блестящую


Падение Грэга ХЭНКОКА «с подачи» Ники ПЕДЕРСЕНА.


Ники ПЕДЕРСЕН между заездами.

победу одержал Крамп. Хампел оттеснил Рикардсона на третье место. Интересный факт: с прошлого года пятикратный чемпион всегда выходил в финалы, но не выиграл ни одного. Однако стабильность выступлений выводила его на первые места.

Гран-при Европы в Польше преподнес сюрприз – во время награждения звучал гимн Дании: первым на финише отметился Бьярн Педерсен (однофамилец действующего чемпиона мира Ники Педерсена). На втором и третьем местах Ярослав Хампел и Тони Рикардсон.

Отстаивающему чемпионский титул датчанину Ники Педерсену не удалось добраться до финала ни в одном из трех этапов чемпионата.

Чемпионат мира (после 3 этапов из 9)

1. Тони Рикардсон (Швеция) – 54 очка; 2. Д. Крамп (Австралия) – 53; 3. Л. Адамс (Австралия) – 49; 4. Я. Хампел (Польша) – 43; 5. Б. Педерсен (Дания) – 37; 6. Т. Голлоб (Польша) – 36...

МОТОБОЛ

КУБОК ВНОВЬ У «МЕТАЛЛУРГА»

В станице Полтавской Краснодарского края прошли финальные игры Кубка России. Предсказания специалистов по поводу того, что в финальной встрече сойдутся «Ковровец» и «Металлург», не оправдались.


Выход страстей.

В состоявшемся в Коврове полуфинале «Ковровец» переиграл «Кировца», счет – 6:3. «Металлург» обыграл тихорецкий «Локомотив» – 5:1. После чего сошлись непримиримые «Ковровец» и «Металлург» – сильнейшие команды России. События на поле достигли такого эмоционального накала, что в одном из эпизодов спортсмены, бросив мотоциклы, устроили потасовку. К счастью, никто не пострадал. После перерыва игроки немного успокоились. Встреча завершилась победой «Металлурга» – 2:1.

В станице Полтавской «Ковровец» и «Металлург» сыграли вничью – 0:0. Но ковровчане проиграли тихорецкому «Локомотиву» – 4:3 и выбыли из борьбы. В финальной игре встретились «Металлург» и «Кировец», счет – 3:1. Почетный трофей в 11-й раз уехал в Видное.

ДАНЬ ИСТОРИИ

ПОМОЧЬ СОПЕРНИКУ? КОНЕЧНО!

В 1960 году в Чехословакии прошли товарищеские соревнования по спидвею, в них приняли участие, кроме хозяев, представители Австрии, Финляндии, Советского Союза и Швеции. Для наших гонщиков это был первый выезд за границу. И впервые советские спортсмены стали победителями в международных гонках! На гаревой дорожке трека в Банска Быстрице самым быстрым оказался Леонид Дробязко из Одессы.

А в Копшевницах без поражений в четырех заездах шел чехословацкий гонщик Мирослав Шпинька. Но когда оставалось поставить победную точку, его ESO не завелся! Шпинька подбежал к одному из наших спортсменов Георгию Плешакову и попросил мотоцикл на заезд.

– Мирослав просит мотоцикл! – подлетел Плешаков к тренеру нашей команды Владимиру Карнееву.

– Дай! – последовал ответ.

Мирослав Шпинька выиграл гонку.

БАТЯ

На черно-белой фотографии – участники соревнований «гонки за лидером». Лидер на внутренней дорожке – заслуженный мастер спорта, кавалер многих боевых наград Прокопий Николаевич Соколов.

Он отдал спорту 50 лет. В далеком 1914 году



участвовал в мотопробеге Москва–Петербург–Москва, занесенном в Книгу рекордов Гиннесса. На его счету 62 рекорда: 12 раз становился чемпионом Советского Союза и 28 чемпионом Москвы как лидер-мотоциклист. За могучей спиной Бати, как называли его спортсмены, несколько поколений велосипедистов мчались к победам.

Воевал, удостоен многих боевых наград. После фронтов Соколов вернулся в спорт. В 1948 году по предложению Василия Сталина бывший фронтовик занялся формированием мотокоманды ВВС Московского военного округа. В конце 40-х – начале 50-х годов команда была сильнейшей в стране на «кольце», в мотокроссе, гонках на ипподроме.

В июле полковнику запаса Прокопию Соколову исполнилось бы 110 лет.

ЗАСЛУЖИЛИ

Звание «Мастер спорта международного класса» присвоено игрокам мотобольной команды «Ковровец» (Ковров) Владимиру Цареву и Алексею Миронову. В составе сборной России в 2003 году оба стали чемпионами Европы.

С ЛИЦЕНЗИЕЙ FIM

Президенту подмосковного клуба Povars Off-Road («Парк Экстрим») Игорю Поварсу вручена лицензия FIM. Документ дает право занимать пост директора международных соревнований по мотоспорту самого высокого уровня, в том числе и Гран-при.

СИДЯЩИМ НЕ ГРОЗИТ ГИПОДИНАМИЯ

При поддержке мотоклуба «Возрождение» и компании «Бешеные табуретки» в Москве прошел спортивный праздник «Скажи даче «нет»!». Десятки скутеристов продемонстрировали, как можно проводить время с пользой для здоровья и интересно: они гоняли по трассе, участвовали в различных конкурсах, соревнуясь в виртуозности вождения «табуретки».



В СТИЛЕ «КАНТРИ»

На подмосковной трассе «У пирамиды» стартовал первый этап чемпионата России по кантрикроссу. Количество участников было рекордным – 89 человек.



На 6-километровом круге профессионалы и любители соревновались в 4-х классах: Supersport, Sport, «хобби-мото» и «хобби-ATV». Преодоление брода и попытки перепрыгнуть через речушку, проезды через лесные завалы из бревен и завалы из участников гонки... Все это безобразие по душе любителям внедорожной езды. Ведь эта публика живет по принципу: чем хуже – тем лучше.

ТРАССА ОЖИЛА

После двух лет безмолвия вновь гудят моторы на мототреке в районе столичного Мичуринского проспекта. Трассу построили в 90-х, ее автором и руководителем строительства был президент Фонда развития мотоспорта, известный в свое время гонщик в классе мотоциклов с колясками Владимир Гришунькин.

Однако в один прекрасный день проводить соревнования здесь запретили. Возродить трассу взялся ныне действующий «колясочник» Александр Крикунов. Он создал рядом с треком спортклуб «Возрождение-1», пригласил в него местных подростков.



Первая гонка на ожившей трассе – «Трофей России». В ней участвовали сильнейшие «колясочники» страны. Гонка рассматривалась как первый этап отбора кандидатов на участие в Гран-при России.

Трофей России-2004: 1. Михаил Курсов–Роман Обросов (СТК «Ирбит», Ирбит); 2. Дмитрий Анохин–Андрей Ермаков (СТК «ФРМ-ЗИЛ», Москва); 3. Александр Крикунов–Роман Хорев (СТК «Возрождение-1», Москва).

НЕ ПРОЗЕВАЙ!

Этап чемпионата мира в классе мотоциклов с колясками состоится 14–15 августа в «Парке Экстрим», что в Дмитровском районе Подмосковья. Впервые за много лет в России пройдет столь значимое международное событие в жизни мотоспорта.



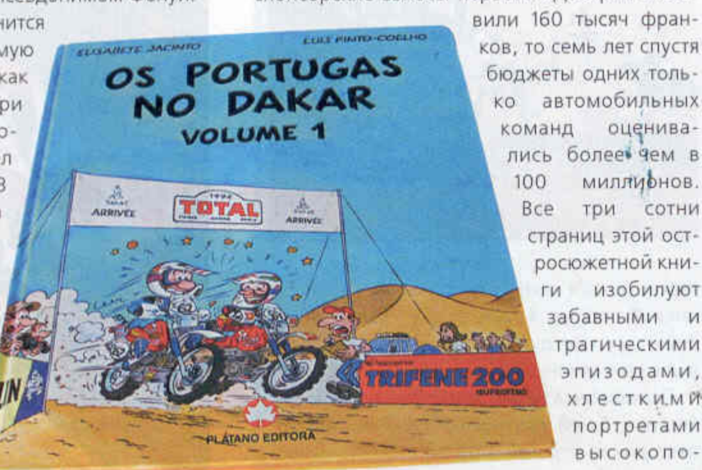
Более 50 сильнейших экипажей планеты примут участие в Гран-при России. Отстаивать честь нашей страны предстоит прославленному экипажу из сборной команды Московской области «Красные крылья» Евгению Щербинину и Сергею Сосновских. Это единственный российский дуэт, несколько лет выступающий на всех этапах чемпионата мира и неоднократно поднимавшийся на мировой подиум. Не упустите возможность увидеть первоклассные гонки!

КНИЖНАЯ ПОЛКА

«ЗА КУЛИСАМИ «ДАКАРА»

Уже название книги, вынесенное в заголовок, заинтриговывает, обещая показать изнанку легендарного ралли-рейда. Здесь сталкиваются промышленники и политики, герои светских хроник и авантюристы всех мастей... Автор этого триллера хорошо известен в кругах внедорожного спорта под псевдонимом Фенуй.

Ну кто же не соблазнится «подсмотреть» невидимую сторону, чтобы узнать, как пришла в голову Тьери Сабину идея организовать «Дакар», кто нашел заблудившегося в 1983 году в пустыне сына британской «железной леди» Маргарет Тэтчер и зачем похитили в 1988 году Peugeot 405 Ари Ватанена...



Но откуда обо всем этом автор знает больше других? Еще будучи начинающим журналистом в еженедельнике Moto Journal, Фенуй время от времени исчезал из редакции, чтобы попутешествовать на Kawasaki по Сахаре. Потом вместе с Жан-Клодом Бертраном проложил маршрут ралли «Адиджан–Ницца», в котором среди прочих в 1977 году участвовал и Тьери Сабин. По просьбе Сабина, решившего организовать собственную гонку, прокладывал маршрут самого первого «Дакара», а став профессиональным мотогонщиком, выступал за команду BMW. Позднее его пригласили штурманом в Mitsubishi, а затем и в Peugeot. Это он придумал и организовывал «Ралли Фараонов», возглавлял, хотя и совсем недолго, «Дакар». А так как среди персонажей написанного им триллера нет выдуманных лиц (многие из них здравствуют и поныне), то выход издания не прошел незамеченным.

Не удивительно, что появились обвинения в сведении счетов – уж слишком откровенно рисует Фенуй свои портреты. Впрочем, он не ставит под сомнение непреходящее значение «Дакаров», хотя многочисленные общественные организации выступают против «ралли миллиардеров посреди голода» и заявляют о «вопиющем разбазаривании средств». О «разбазаривании» – очень похоже. Если спонсорские взносы первого «Дакара» составили 160 тысяч франков, то семь лет спустя бюджеты одних только автомобильных команд оценивались более чем в 100 миллионов. Все три сотни страниц этой остросюжетной книги изобилуют забавными и трагическими эпизодами, хлесткими портретами высокопоставленных функционеров и дельцов от спорта.

И все же автора трудно заподозрить в предвзятости, и доказательством тому точные характеристики, данные им людям, сыгравшим видную роль в становлении легендарного ралли, хотя и остававшимся в тени. Например, «столь скромному, сколь и эффектному» Марку Дюкро – он начинал водителем автобуса прессы на четвертом «Дакаре», а после гибели Тьери Сабина стал правой рукой его отца. Конечно, это не «политкорректное» изложение истории ралли-рейдов – скорее мемуары, в которых многое на совести автора. Но очень уж увлекательные мемуары.

ИСТОРИИ ВНЕДОРОЖНОЙ КЛАССИКИ

Книгу «Дакар-2004» выпустило издательство Silver. На 184 страницах красочного фотоальбома нашлось место для снимков, иллюстрирующих, какова цена спортивных подвигов участников – профессионалов и любителей. Историю 26-го «Дакара» авторы рассказали на французском и английском языках.



Обложка книги

Материалы рубрики «Спорт» подготовили: Вадим АЛЕМБИКОВ, Евгений ГУСТОВ, Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, Юрий БОЙНОВ, Георгий САДКОВ, Анатолий ЛЕЛЬЕВР, Максим ДЕСЮК, Константин КОМКОВ, Анастасия ЮРЧЕНКО. **Ведущий рубрики – Николай САМАРИН.**

ОБО ВСЕМ

ПЛЕВАТЬ НА ДОПИНГ!

Чемпионат мира по суперкроссу и открытый чемпионат США проходили в рамках одной серии. Чемпионат мира выиграл американец Нит Восс, который в более престижном американском первенстве не попал даже в пятерку



Чад РИД

лучших. Скандал произошел на 13-м этапе в городе Ирвинг, штат Техас: в топливе мотоцикла прошлогоднего чемпиона мира австралийца Чада Рида обнаружили запрещенные примеси, и результат спортсмена аннулировали. Но тот доказал, кто лучше всех: выиграл следующий этап.

Чемпионат США более чем уверенно выиграл Чад Рид. На второй и третьей позициях в данной классификации расположились известные штатовские кроссовики – Кевин Виндхэм и Майк Ла Рокко.

КОНТРАБАНДИСТ

Португалец Рикардо Леал Сантуш на ATV участвовал во внедорожном ралли в Бразилии. В прологе он показал 4-й результат, но потом гонка не заладилась. Сначала вышел из строя стартер. Чтобы завести аппарат «с толкача», искал помощь на стороне – однажды на выручку пришел мул. Вскоре «полетел» приводной ремень, и в поисках нового пришлось... сбегать в Уругвай – благо, трасса ралли пролегала рядом с границей, а в ближайшем селении оказался нужный магазин. Контрабандист на финише был пятым.




1 "МОТО-ДОМ в ОЧАКОВО"
Официальный дистрибьютор "Балтмоторс Групп"
Продажа новых и б/у скутеров
от 50 до 125 куб. см.
Цена от 600 у.е.
Продажа мотоциклов и гидроциклов • Обмен старых на новые
Ремонт • Техобслуживание • Прием на комиссию • Тюнинг
Москва, Большая Очаковская 47 "А" (Метро "Юго-Западная")
Тел.: (095) 748 52 55, 571 9096, 430 0201. Время работы с 9 до 21
E-mail: Motodom@ochakovo-auto.ru
BALTMOTORS BM KALININGRAD


KYMCO
Гарантия два года без ограничения пробега
ООО "Маско-Ист"
Москва, ул. Электродная, 2, стр. 12, 13, 14,
т. (095) 540-78-47, ф. (095) 745-98-92, kymco@rambler.ru
Официальные дилеры:
ООО Торговая компания "РКМ"
Ярославль, ул. Победы, 35, т/ф (0852) 73-94-56, т. (0852) 30-15-50
ООО "Мото Рэст"
105122, Москва, Щёлковское ш., 5, т/ф (095) 967-16-36, 163-44-87
Приглашаем к сотрудничеству дилеров


Все для мотоциклов
из лучших каталогов Европы и Америки
Оригинальные запчасти
и тюнинг за 7-10 дней
Индивидуальные проекты
автоуниверсал
HONDA
YAMAHA
Kawasaki
DUCATI MOTOR
aprilia
KTM
SUZUKI
HARLEY-DAVIDSON
TRIUMPH
BMW
ЗАПЧАСТИ
для мотоциклов
гидроциклов
снегоходов
ATV
BOMBARDIER
ARCTIC CAT
POLARIS
ТЮНИНГ • АКСЕССУАРЫ • ОДЕЖДА
Москва, Проспект Мира 36 (095) 280-12-87, 280-71-12,
280-33-61 e-mail: moto@autouniversal.com


GILERA
italjet moto
ООО Джет Формула
официальный дистрибьютор
ул. Генерала Белова, 26
Formula
NEXUS 500
Jet Set
DNA
тюнинг / аксессуары
Ice
Runner
polini
MALOSSI
bitubo
momoDESIGN
PM TUNNING
XSR
781 2374, 399 2390, 50 50 500
www.jetformula.ru


МОТОМАГАЗИН ФОКС г.ВЛАДИВОСТОК ул.МОРДОВЦЕВА 8/4
СКЛАД тел/факс (4232) 405-615 (розничная продажа)
ОФИС тел/факс (4232) 222-356 (оптовая продажа)
ФОКС
WWW.MOTOFOKS.VTC.RU
E-MAIL : MOTOFOKS@MAIL.RU


МотоМир
Ремонт любой сложности, техническое обслуживание мотоциклов и ATV - выезд к клиенту. Прием на комиссию и комиссионное оформление любой техники.
Новые и подержанные мотоциклы, ATV, скутеры. Одежда и аксессуары. Заказ запчастей, мотошиномонтаж.
МОТОЦИКЛЫ
(095) 503-5294, 950-8374
www.motomir.ru


Мото Рэст www.motorest.ru
МОТОЦИКЛЫ И СКУТЕРА
•Honda•Yamaha•Jawa•Peugeot
ATV
•Honda•Yamaha
•Bombardier•Dinli
•Polaris
СНЕГОХОДЫ
•Yamaha•Polaris•Bombardier
•Arctic Cat•Тайга•Буран•Рысь
ГИДРОЦИКЛЫ
•Yamaha•Polaris•Bombardier
Щелковское ш., 5 (ф-ка "Сокол")
(095) 967-1636, 163-4487


мотосалон
X-FACTOR
Hyosung
Zongshen
Москва, Зеленый пр-т, дом 3а/11
(095) 368-5092
www.x-factor.ru
info@x-factor.ru
· Продажа и ремонт мототехники и скутеров
· Расходники: фильтры, сальники, свечи Denso, колодки, масла
· Запчасти для мотоциклов и скутеров
· Велосипеды
· Мотоэкипировка
· Шиномонтаж и балансировка
· Изготовление армированных тормозных шлангов
· Переоформление · Эвакуация





ОПТОВЫЙ
СКЛАД ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ ДЛЯ
МОТОЦИКЛОВ
ИЖ, Урал, Днепр, Восход, Минск, Ява
МОТОРОЛЛЕРОВ
МОПЕДОВ
БЕНЗОПИЛ
ВЕЛОСИПЕДОВ
отечественного производства
(095) 506-77-33, 740-55-99
www.mazepper.ru
e-mail: info@mazepper.ru











КАТАЙТЕСЬ НА ЗДОРОВЬЕ!
МЫ ПОТОМ ОТРЕМОНТИРУЕМ!

- **Ремонт корпусов:** гидроциклов, катеров, яхт.
- **Обтекатели для мотоциклов** - изготовление (стеклопластик, карбон)
- **Универсальные прицепы** с подъемной стеклопластиковой крышей для перевозки гидроциклов, мотоциклов, вездеходов, снегоходов



(095) 749-7779







Ремонт любой сложности
Любые цвета
Огромный выбор запчастей
Гарантия
Скутершоп-Юг
Тел.: 314-02-80, 778-19-28
Скутершоп-Север
Тел.: 480-03-96, 960-98-69
www.SCOOTERSHOP.ru





СЕТЬ МАГАЗИНОВ СКУТЕРОВ
WWW.SCOOTERFORCE.RU
Т.(095)995-54-31, 507-32-18





запчасти, ремонт, прокат
т./ф.: 935-66-79, 542-39-69
м."Калужская"
38 квартал.Юго-запад, к.5А
м-н "Автолюбитель"

МОТОШИНЫ
Москва, ул. Обручева, 35/2
ОПТ, РОЗНИЦА: (095) 718-0133
Только ОПТ: (095) 725-3713
E-mail: extyre01@mtu-net.ru
Москва, ул. Нижние Мневники, 70
ОПТ, РОЗНИЦА: (095) 10-7777-9





Ремонт, запчасти
Тел. (095) 509-2310,
485-5410
E-mail: rusmotobike@mtu-net.ru
www.rusmotobike.ru



- РЕМОНТ МОТОТЕХНИКИ
- Техобслуживание
- Мотостапель • Диагностика
- Жестяно-малярные работы
- Ремонт пластика, ходовой

955-5455 • 8-901-710-6590
www.moto-motors.narod.ru

ЗАПЧАСТИ
для скутеров и мотоциклов
японского производства
новые и б/у
в наличии и на заказ
150 м от метро "Марьино",
ул. Люблинская, д.126 а.
Отдельно стоящий павильон.
www.motolain.boom.ru
Тел.: (095) 109-6646, 743-8535





ПРИГЛАШАЕМ МЕХАНИКОВ НА РАБОТУ

Москва, м. "Шоссе Энтузиастов", ш. Энтузиастов д. 56, территория з-да "Прожектор" 2-я остановка от метро на любом троллейбусе в сторону области, ост. «Главная аллея».

http://kamikaze.biker.ru



www.avtodom.ru



С удовольствием за рулем

КРУПНЕЙШИЙ МОТОСАЛОН BMW ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ!








АККУМУЛЯТОРЫ

для легкового и грузового автотранспорта

от EXIDE TECHNOLOGIES

т.(095) 926-54-14



ABTODOM Club Card
Льготное страхование
Круглосуточный сервис
Большой выбор оригинальной экипировки и аксессуаров
Весь модельный ряд 2004 г.
Продажа мотоциклов в кредит







ABTODOM

Официальный дилер BMW
Москва, ул.Зорге,17
www.avtodom.ru moto@avtodom.ru

☎105-0-105



ЦЕНЫ НА МОТОТЕХНИКУ

Модель	Класс/ назначение	Двигатель (тактность, цилиндры, объем, см³)	Мощность, л.с.	Год выпуска	Цена	Салон, телефон
Мотоциклы						
Honda GL1800A4 Gold Wing	туризм	4-6-1832	118	2004	26990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VTX1300C4	кастом	4-2-1312	75	2004	13990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda VFR800A4 ABS	спорт-туринг	4-V4-782	109	2004	17490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VTR1000S4	суперспорт	4-V4-999	136	2004	19490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CBR600RR4	суперспорт	4-4-599	123	2004	13990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR1000RR4 NEW Fireblade	суперспорт	4-4-998	172	2004	17990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda XR50R3	эндуро	4-1-49.4	-	2003	2090 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XL 1000V4 Varadero	турист-эндуро	4-V2-996	94	2004	16990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CR250R4	кросс	4-1-249.4	59	2004	8690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR100R4/CRF100F4	эндуро	4-1-99.2	-	2004	3390 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda XR70R4/CRF70F4	эндуро	4-1-71.8	-	2004	2690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Aprilia RSV Mille STD	спорт	4-2-998	130	2003	17791 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Aprilia Tuono	стритфайтер	4-2-998	130	2004	14599 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha V-Max	дорожный	4-4-1200	155	2004	13100 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Benelli TRE-900 Tornado	спорт	4-3-900	138	2004	23199 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Moto Guzzi V11 Sport	дорожный	4-2-1064	94	2003	15900 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Aprilia RX 50 Minicross Basic	детский кросс	2-1-49.7	-	2004	1925 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia RX 50 Minicross Senior	детский кросс	2-1-49.7	-	2004	2595 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia RX 50 Minicross Challenge	детский кросс	2-1-49.7	9	2004	2390 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia RS 50	спортбайк	2-1-49.7	-	2004	3840 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia RX 50 full power	кросс	2-1-49.7	-	2004	3575 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia Pegaso 650 IE	эндуро-туризм	4-1-652	49	2004	8870 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia RSV 1000 STD	супербайк	4-V2-998	135	2004	15640 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia RSV 1000 Tuono	стрит	4-V2-998	135	2004	14620 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia SL Falco 1000	спортбайк	4-V2-998	121	2004	13765 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia ETV 1000 Caponord	эндуро-туризм	4-V2-998	98	2004	13235 €	ИталМото www.italmoto.ru
Moto Guzzi Nevada 750 Base	кастом	4-2-744	46	2003	8950 €	ИталМото (095) 780-42-94
Moto Guzzi California EV	кастом	4-2-1064	76	2003	14920 €	ИталМото (095) 780-42-94
Benelli Tornado 900 Tre	супербайк	4-3-898	143	2004	23400 €	ИталМото www.italmoto.ru
Benelli Tornado 900 Tre RS	супербайк	4-3-898	143	2004	24900 €	ИталМото (095) 780-42-94
Benelli TnT 1130	стритфайтер	4-3-1130	135	2004	17000 €	ИталМото www.italmoto.ru
Yamaha XVS 650 Drag Star	чоппер	4-2-649	40	-	9099 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YZF-R1	спортбайк	4-4-1000	172	-	17499 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha XJR 1300	дорожный	4-4-1251	106	-	11899 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha FZS 1000 Fazer	дорожный	4-4-998	143	-	12499 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha FZ 6 Fazer	дорожный	4-4-600	98	-	9749 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha V-MAX 1200	дорожный	4-4-1198	141	-	13399 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha XV 1600 Wild Star	чоппер	4-2-1600	63	-	14499 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha XVS 1100 Drag Star	чоппер	4-2-1100	62	-	11299 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Suzuki GSX-R 600 new	спортбайк	4-4-599	120	2004	13990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki DL 650 V-Strom new	туризм	4-2-645	67	2004	10990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki DL 1000 V-Strom	туризм	4-2-/	-	2004	13990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
Suzuki SV 650	классик	4-2-645	72	2004	9990 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Suzuki SV 1000	классик	4-2-996	120	2004	12990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki GSX 1300 R	спортбайк	4-4-988	164	2004	17900 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki VL 800	чоппер	4-2-805	52	2004	11490 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
Hyosung RT 125	эндуро	/-/-/	-	2004	3299 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Hyosung GT 650 new	классик	4-2-647	79	2004	6990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki DR-Z 400 S	эндуро	/-/-/	-	2004	8890 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Zongshen ZS 200	эндуро	4-1-198	10	2004	2050 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
KTM 85 SX	кросс	/-/-/	-	2004	договорная	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Suzuki RM 125	эндуро	/-/-/	-	2004	7990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 640 LC4	эндуро	4-1-625	54	2004	10990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
KTM 640 LC4 Supermoto	супермотард	4-1-625	54	2004	11400 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
KTM 640 DUKE II	супермотард	4-1-625	54	2004	11990 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
KTM 950 Adventure	туризм	4-2-942	98	2004	16990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 50 Senior Adventure	детский	2-1-49.8	-	2004	2490 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
ИЖ Юнкер	дорожный	2-2-350	24	2004	45000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
ИЖ Планета	дорожный	2-1-350	-	2003-2004	29000 руб.	«Отечественное мото» info@rusmotobike.ru
Урал Волк	чоппер	4-2-745	45	2004	97000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
«Пегас-31»	мокик	2-1-50	3.8	2004	17000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
ЗиД «Курьер»	дорожный	2-1-200	15	2004	23000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
ММВЗ «Минск»	дорожный	2-1-125	13	2004	18000-25000 руб.	«Отечественное мото» info@rusmotobike.ru
ЗиД «Пилот»	мокик	2-1-50	3.5	2004	19000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
ИЖ «Корнет»	дорожный	2-1-50	3.8	2004	22000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
Kawasaki Vulcan 2000 Classic NEW	чоппер	4-2-2053	90	2004	17599 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Kawasaki Vulcan 1600 Mean Streak NEW	чоппер	4-2-1552	73	2004	12979 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki Vulcan 800 Classic	чоппер	4-2-805	55	2004	8349 €	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Kawasaki Ninja ZX-10R NEW	суперспорт	4-4-998	175	2004	14299 €	«Вулкан Моторс» (095) 933-78-30
Kawasaki Ninja ZX-6R	суперспорт	4-4-636	118	2004	10469 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki ZZR 1200	спорт-туризм	4-4-1164	152	2004	12199 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Kawasaki Z 1000	стрит	4-4-953	127	2004	10999 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki KLV 1000 NEW	эндуро	4-2-996	98	2004	10999 €	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89

Yamaha XV 1700 PC Road Star Warrior	чоппер	4-2-1670	85	2004	18599 $	«Вулкан Моторс» (095) 933-78-30
Yamaha YZF-R1 NEW	спорт	4-4-998	172	2004	17099 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha YZF-R6	спорт	4-4-600	123	2004	12399 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha XV 1600 A	чоппер	4-2-1602	62	2004	13949 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha XVS 1100 A	чоппер	4-2-1063	62	2004	11749 $	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Yamaha XVS 650 A	чоппер	4-2-649	40	2004	9509 $	«Вулкан Моторс» (095) 933-78-30
Yamaha FZS 600 Fazer NEW	стрит	4-4-600	98	2004	9399 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Скутера						
Yamaha JOG 50 RR	скутер	2-1-49	7	2004	2799 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha NEO'S 100	скутер	2-1-101	5.8	2004	2829 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Aprilia Habana 50 custom	скутер	2-1-49.4	-	2004	3000 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia Rally 50	скутер	2-1-49.4	-	2004	2480 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia SR 50 H2O FT	скутер	4-1-49.4	-	2003	2980 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia Atlantic 200	скутер	4-1-200	18	2004	5340 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia Atlantic 500	скутер-макси	4-1-460	39	2004	8060 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia Scarabeo 200	скутер	4-1-200	18	2004	4930 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia Scarabeo 500	скутер-макси	4-1-460	39	2004	8360 €	ИталМото (095) 780-42-94
Hyosung SF50 Prima	скутер	4-1-49	5	2004	1899 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
Zongshen ZS50QT-4	скутер	4-1-49	4	2004	890 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Suzuki AN650K3 Burgman ABS new	скутер	4-2-638	55	2004	13990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Gilera Runner 200 VXR	скутер	4-1-198	21	2004	5200 $	Джет Формула (095) 399-23-90
Gilera Ice 50	скутер	2-1-49	-	2003	2800 $	Джет Формула (095) 781-23-74
Gilera DNA 50 2-T	скутер	2-1-49	-	2004	3700 $	Джет Формула www.jetformula.ru
Gilera DNA 180	скутер	4-1-182	20	2003	5400 $	Джет Формула (095) 781-23-74
Gilera Runner 180 SP	скутер	2-1-178	21	2003	4800 $	Джет Формула (095) 399-23-90
Gilera Nexus 500	скутер	4-1-460	40.2	2004	9000 $	Джет Формула www.jetformula.ru
ITALJET FORMULA LC 50	скутер	2-1-49	-	2003	3100$	Джет Формула (095) 781-23-74
ITALJET JET SET 150	скутер	4-1-150	13	2002	3900$	Джет Формула (095) 399-23-90
Honda SH150	скутер	4-1-153	16	2004	4990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda SZX50SX/XX	скутер	2-1-49,4	5.64	2003	2990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda SES 150 Dylan	скутер	4-1-153	16	2004	4990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Yamaha NEOS 50	скутер	2-1-49	5.5	-	2649 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha Jog 50 RR	скутер	2-1-49	7	-	2908 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha BWS 100	скутер	2-1-101	7	-	2950 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Malaguti	скутер	2-1-/	-	2003/04	от 40000 руб.	Мотосалон «Астэк» (095) 107-98-83
PGO	скутер	2-1-/	-	2004	65000 руб.	Мотосалон «Астэк» (095) 107-56-76
Derbi	скутер	2-1-/	-	2004	от 70000 руб.	Мотосалон «Астэк» www.moto-k.ru
Мотовездеходы (ATV)						
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	утилитарный	4-1-660	42	-	12299 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFZ 350 Banshee	спорт	2-2-350	46	-	7899 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YFM 660 R Raptor	спорт	4-1-660	46	-	10099 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFZ 450	спорт	4-1-450	-	-	9899 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YFZ 450 FWA Kodiak	утилитарный	4-1-450	-	-	9699 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFM 350 FWAN	утилитарный	4-1-350	-	-	8999 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YFM 125 A Grizzly	спорт	4-1-350	8.6	-	4949 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Honda TRX650FA4 Rincon	универсальный	4-1-650	32	2004	13490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX500FA4 RUBICON	утилитарный	4-1-499	27	2004	10290 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda TRX400FA4 Rancher AT	универсальный	4-1-400	20	2004	9690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX350FE4	утилитарный	4-1-350	19.5	2004	8190 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Hyosung TE 100	-	2-1-99	-	2004	2690 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Yamaha Grizzly 660	утилитарный	4-1-660	50,3	2004	21000 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha 660 RAPTOR	спортивный	4-1-660	60	2004	10000 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Arctic Cat 500 TRV	утилитарный	4-1-500	40	2004	12300$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Polaris ATP	утилитарный	4-1-499	32	2004	11700$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha Breeze	детский	4-1-125	-	2004	4700 $	Нахимовский, 32 (095) 129-29-07
Bombardier Quest XT	утилитарный	4-1-650	55	2004	12600 $	Нахимовский, 32 (095) 129-45-94
ЗиД «Фермер»	утилитарный	2-1-/	-	2004	33000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
Рысь-2	утилитарный	2-2-350	25	2004	88000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
ЗиД «Таркан»	утилитарный	2-1-200	14	2004	44000 руб.	«Отечественное мото» info@rusmotobike.ru
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	туризм	4-1-660	42	2004	11549 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha YFM 400 FWA Kodiak	туризм	4-1-400	26.4	2004	9349 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha YFM 660 R Raptor	спорт	4-1-660	54	2004	9699 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Гидроциклы						
Yamaha XL 700	отдых	2-2-701	80	2004	9200 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier XP Di	спорт	2-2-951	130	2004	12600 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Polaris Octane	спорт	2-2-800	100	2004	11900$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier GTX 4TEC SC LTD	отдых	4-3-1500	185	2004	15800 $	Нахимовский, 32 (095) 129-29-07
Bombardier GTI	отдых	2-2-747	85	2003	9200 $	Нахимовский, 32 (095) 129-45-94
Yamaha FX 160 CRUISER NEW	3-местный	4-4-998	160	2004	17399 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha XL 700	3-местный	2-2-701	80	2004	8949 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha GP 1300 R	2-местный	2-3-1297	165	2004	14399 $	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Yamaha SUPERJET	стоячий	2-2-701	73	2004	7299 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Катера						
Chaparral 180 SSi	прогулочный	4-6-4300	190	2004	35800 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Лодки (надувные резиновые)						
Yamaran B-300	отдых	подвесной мотор	-	2004	990 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Zodiac Cadet 310S	отдых	подвесной мотор	-	2004	1242 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Лодочные моторы						
25 BMHS	-	2-2-496	25	2004	2590$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
130 BETOL	-	2-4-1730	130	2004	8910 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63


БАЙК ЛЕНД





FIREBLADE NEW
CBR1000RR4







Салоны в Москве:
Волгоградский пр-т, 18 276-6860
ТК "Твой Дом", 24-й км МКАД 548-8627
ТК "Крокус Сити", 66-й км МКАД 942-9533

МОТОЭКИПИРОВКА:



Наши дилеры:
г. Ижевск, ООО "Аояма-Ижевск" - тел: (3412) 44-5508
г. Пермь, ООО "Аояма-Пермь" - тел: (3422) 67-7434
г. Екатеринбург, ООО "Аояма-Урал" - тел: (3432) 52-0001
г. Челябинск, ООО "Шин-Инвест" - тел: (3512) 62-1001
г. Самара, ЗАО "Автоимпорт" - тел: (8462) 16-1969
г. Краснодар, ООО "Макс Моторс" - тел: (8612) 64-0077 (доб.167)
г. Сочи, ООО "Макс Моторс" - тел: (8622) 60-2363



www.aoyama.ru